Китайская Восточная желѣзная дорога

БМ
С-28
Манчжурия

СѢВЕРНАЯ МАНЬЧЖУРІЯ
И
КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ
ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

Китайская Восточная желѣзная дорога.

БМ
С28

Маньчжурия

СѢВЕРНАЯ МАНЬЧЖУРІЯ
И
КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ
ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ХАРБИНЪ.
Типографія Китайской Восточной желѣзной дороги.
1922.

9462

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЯ ПРЕДПРІЯТІЯ
КОММЕРЧЕСКОЙ ЧАСТИ
Китайской Восточной жел. дор.

I. ТРАНСПОРТНЫЯ ОПЕРАЦИ.
II. КОММЕРЧЕСКІЯ ОПЕРАЦИ.
III. ТАМОЖЕННЫЯ ОБРЯДНОСТИ.
IV. СКЛАДОЧНЫЯ ОПЕРАЦИ.

ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ВЫШЕУКАЗАННЫХЪ ОПЕРАЦІЙ ИМѢЮТСЯ:

а) КОММЕРЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО И ГОРОДСКАЯ СТАНЦІЯ ВЪ ХАРБИНѢ. На Пристани, уголъ Коммерческой и Артиллерійской улицъ, соб. домъ дороги, съ Отдѣленіемъ Агентства на 8-мъ участкѣ (въ Мостовомъ поселкѣ).

б) КОММЕРЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО И ТРАНСПОРТНАЯ КОНТОРА ВО ВЛАДИВОСТОКѢ: Свѣтланская улица, домъ № 44.

в) КОММЕРЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО ВЪ ГОРОДѢ БОДУНЭ И НА ПЛАТФОРМѢ 123 ВЕРСТЫ ЮЖНОЙ ЛИНІИ. Адресъ Агентства: Городъ Бодунэ, по улицѣ Шанъ-шэнъ-мяо-хоу-гай, № 74. Отдѣленіе Агентства—Платформа 123 версты Южной линіи.

г) ТАМОЖЕННОЕ АГЕНТСТВО И ТРАНСПОРТНАЯ КОНТОРА НА СТАНЦІИ МАНЬЧЖУРІЯ.

д) ТАМОЖЕННОЕ АГЕНТСТВО НА СТАНЦІИ ПОГРАНИЧНАЯ.

е) ЗАВОЗНЫЕ СКЛАДЫ:

  1) При Харбинскомъ Коммерческомъ Агентствѣ, для всякаго рода грузовъ.
  2) При Владивостокскомъ Коммерческомъ Агентствѣ, на пристани Эгершельдъ, для всякаго рода грузовъ.
  3) При Маньчжурскомъ Таможенномъ Агентствѣ, при конторѣ, для всякаго рода грузовъ.
  4) На станціяхъ: Цицикаръ, Дуйциньшань, Ашихэ, Уцзимихэ, Имяньпо, Хайлинъ, Муданьцзянъ, Шуанченпу, Санчахэ и Харбинъ—для зерновыхъ грузовъ.

ж) СКЛАДОЧНЫЯ ОПЕРАЦИИ:

На станціяхъ: Аньда, Маньгоу, Цайцзягоу, Лаошаогоу-пристань, Яомынь, Бухай, Куаньченцзы и при Харбинскомъ и Бодунэскомъ Коммерческихъ Агентствахъ.

Подробныя справки можно получать:

1) По операціямъ Агентства—у соотвѣтствующихъ Завѣдывающихъ Агентствами.
2) По складочнымъ операціямъ—у начальниковъ соотвѣтствующихъ станцій.
3) Общія справки—въ КОМИССІОННО-ССУДНОМЪ ОТДѢЛЕНІИ КОММЕРЧЕСКОЙ ЧАСТИ К. В. ж. д. въ городѣ Харбинѣ.

БМ Маньчжурия
С 28

Китайская Восточная желѣзная дорога.

СѢВЕРНАЯ МАНЬЧЖУРІЯ

и

КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Составлено Экономическимъ Бюро Китайской Восточной желѣзной дороги.

ХАРБИНЪ.
Типографія Китайской Восточной желѣзной дороги.
1922.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

619172 V

Южно-Маньчжурская жел. дор.

I.

а) Новѣйшее оборудованіе Дайренской пристани:

Дамба	длина	13,121 футъ.
Морская площадь		3.135,000 кв. метровъ.
Молъ (глубина 30 футовъ)	длина	13,450 футовъ.
Причаловъ		34.

Вполнѣ достаточное количество паровыхъ катеровъ и баржъ.

Водоснабженіе: Снабженіе водою усовершенствовано, и каждый пароходъ можетъ въ 1 часъ получить 60 тоннъ воды.

Углеснабженіе: Снабженіе углемъ производится прямо изъ вагоновъ или же при помощи баржъ.

Нагрузка и выгрузка: Имѣется въ распоряженіи достаточная сила для погрузки и выгрузки въ 1 день, при 10-часовой работѣ—20,000 тоннъ.

Склады: Склады занимаютъ площадь въ 258,687 кв. метровъ, или 57,422 русскихъ кв. саженъ.

Цистерны для бобоваго масла: Въ настоящее время имѣется 5 цистернъ по 1,200 тоннъ, при чемъ уже строются еще на 20,000 тоннъ.

Открытая площадь: Открытая площадь размѣромъ приблизительно 330,000 кв. метровъ, или 73,340 русскихъ кв. саженъ.

Общая грузовмѣстимость: Общая грузовмѣстимость пристани—850,000 тоннъ.

Рабочая сила: Въ распоряженіи постоянно имѣется 8,000 трудолюбивыхъ китайскихъ рабочихъ.

Страхованіе: Всѣ грузы въ Дайренскомъ порту находятся безплатно, и Южно-Маньчжурская дорога беретъ на себя страхъ отъ огня.

Осмотръ грузовъ: Сортъ бобовъ, жмыховъ и муки опредѣляется осмотромъ, послѣ чего выдается ручательство за ихъ качество, повышающее стоимость грузовъ.

Ничтожные расходы: Несмотря на перечисленное усовершенствованное оборудованіе, расходы крайне ничтожны.

Дешовый пароходный провозъ: Вслѣдствіе усовершенствованнаго оборудованія порта онъ естественно является исходнымъ пунктомъ пароходныхъ рейсовъ; фрахтъ при этомъ весьма низокъ.

II.

Прямое сообщеніе Харбинъ—Дайренъ.

а) По соглашенію съ Китайской Восточной желѣзной дорогой, Южно-Маньчжурская дорога по своей линіи дѣлаетъ 34% скидку противъ нормальнаго тарифа на зерновые продукты, слѣдующіе на сѣверъ отъ Лаошаогоу.

б) Суточная перевозоспособность дороги—50,000 тоннъ, груженныхъ въ 5,624 ваг.

в) Передаточная платформа на ст. Чанчунь въ настоящемъ году расширена и вполнѣ приспособлена для крупныхъ операцій. Пользованіе крючками при нагрузкѣ и выгрузкѣ совершенно не допускается, что исключаетъ такимъ образомъ возможность поврежденій при перевалкѣ.

III.

Торговыя учрежденія.

Дайренскій портъ обслуженъ слѣдующими учрежденіями:

Биржа зерновыхъ продуктовъ и валютная;

Банки: Іокогама Спеши Банкъ, Чеосенъ Банкъ, Китайскій Банкъ, Русско-Азіатскій, Гонконгъ-Шанхайскій, Лонкоу и еще до 10 главныхъ отдѣленій и отдѣленій другихъ японскихъ и китайскикъ банковъ.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОМПАНІЯ

ЖАТВЕННЫХЪ МАШИНЪ

(International Harvester Company)

Чикаго, Сѣверная Америка.

ТЕЛЕГРАФНЫЙ АДРЕСЪ: «ИНТЕРХА».

Харбинское Отдѣленіе: Бульварный проспектъ, уг. Ажихейской, № 98.

ИМѢЮТСЯ НА СКЛАДѢ:

- Сноповязалки.
- Жатки.
- Сѣнокосилки.
- Грабли.
- Сѣноворошилки.
- Точила.
- Бороны пружинн., прямыя и дисковыя.
- Культиваторы.
- Зернодробилки.
- Разбрасыватели удобренія.
- Прессы сѣнные.
- Сѣялки дисковыя.
- Сѣялки разбросныя.
- Сепараторы.
- Моторы керосиновые.

Тракторы керосиновые. Плуги разные. Молотилки.

Грузовики и другія земледѣльскія машины и орудія.

Сноповязальный шпагатъ.

The Siberian Agricultural Corporation, Ltd.

Сибирская Сельско-Хоз. Корпорац., Лимитедъ.

Главная контора въ Шанхаѣ.

Представительство: Бостонъ (Америка), Лондонъ (Англія), Владивостокъ.

ХАРБИНСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ ПРОИЗВОДИТЪ:

Оптовую продажу всевозможныхъ англійскихъ и американскихъ товаровъ.

Американскія сельско-хозяйственныя машины и орудія.

СКОБЯНЫЕ ТОВАРЫ

и всѣхъ сортовъ инструменты лучшихъ англійскихъ и американскихъ фабрикъ.

МАНУФАКТУРА

КОЖЕВЕННЫЕ ТОВАРЫ:

Кожа американская, ремни приводные.

Корпорація производитъ покупку всякаго рода сырья: пушнины, щетины, конскаго волоса и т. д.

Харбинское Отдѣленіе Корпораціи помѣщается въ Московскихъ Торговыхъ рядахъ (Новый Городъ), №№ 11, 12, 13 и 15. Телефонъ № 28-82.

Телеграфный адресъ: „Агрико“.

Siberian Zakoopsbyt, Ltd.

Head Office:
Hazlitt House, Southampton Buildings.
LONDON.

Отдѣленія: Лондонъ, Нью-Іоркъ, Берлинъ, Шанхай и Харбинъ.

Агентства: Ст. Маньчжурія Китайской Восточной желѣзной дороги, г. Сахалянъ (Helampo) на Амурѣ противъ города Благовѣщенска, ст. Пограничная Китайской Восточной желѣзной дороги и г. Владивостокъ.

Покупка: Во всѣхъ странахъ Европы (включая и Германію), Америкѣ и Китаѣ всевозможныхъ потребительскихъ товаровъ, предметовъ фабричнаго, заводского и кустарнаго оборудованія, типографскихъ машинъ и проч.

Сбытъ: Во всѣхъ странахъ Европы (включая и Германію) пушнины, шерсти, волоса, щетины, льна, льняного сѣмени и прочаго сырья.

Производитъ сборъ льняного сѣмени, пушнины и прочаго сырья на комиссіонныхъ началахъ.

Имѣетъ на складахъ:

мануфактурные, галантерейные и скобяные товары, обувь, масло сливочное, пергаментъ и прочіе товары.

ХАРБИНСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ:

Пристань, Мостовая ул., Гостиный Дворъ, № 12а,
телефонъ № 23-85.

Русско-Азіатскій Банкъ.

Отдѣленіе въ **Парижѣ:** 9, Rue Boudreau. ☼ Отдѣленіе въ **Шанхаѣ:** The Bund.
Отдѣленіе въ **Лондонѣ:** 64, Old Broad Street E. C.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ БАНКА:

БЕРЛИНЪ: Mendelssohn & Co.

ЛОНДОНЪ: Messrs. Glyn, Mills, Currie & Co.

ПАРИЖЪ:
- Société Cénérale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France.
- Banque de Paris et des Pays-Bas.

ROME: Banco de Roma.

ЛІОНЪ: Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France.

НЬЮ-ІОРКЪ: The Irving National Bank.

САНЪ-ФРАНЦИСКО: The Crocker National Bank of San-Francisko.

МИЛАНЪ: Credito Italiane.

Дальневосточныя отдѣленія и агентства.

БОМБЕЙ.
ЧАНЧУНЬ (Куаньченцзы).
ЧИФУ.
ДАЙРЕНЪ (Дальній)
ХАНЬКОУ.

КОБЕ.
ІОКОГАМА.
ХАЙЛАРЪ.
ХАРБИНЪ (2 отдѣленія: Новый Городъ и Пристань).

ГОНКОНГЪ.
НЬЮЧЖУАНЪ.
МАНЬЧЖУРІЯ.
УРУМЧИ.
КАШГАРЪ.
ПЕКИНЪ.

ШАНХАЙ.
ТЯНЬЦЗИНЪ.
ВЛАДИВОСТОКЪ.

Отдѣленія въ Харбинѣ.

ОТДѢЛЕНІЕ НА ПРИСТАНИ.

Телеграфн. адресъ: «Синопристъ».
Мостовая, № 24, собственный домъ.
Телефонъ №№ 4514, 2514.
Кабинетъ Директора № 4614.

При Пристанскомъ отдѣленіи:
Золотосплавочная и пробирная лабораторія.

ОТДѢЛЕНІЕ ВЪ НОВОМЪ ГОРОДѢ.

Телеграфный адресъ: «Синорусъ».
Вокзальный просп., собств. домъ.
Телефонъ № 4314.
Кабинетъ Директора № 4914.

При Новогороднемъ отдѣленіи:
Сберегательная Касса.

Пріемъ вкладовъ на текущіе счета въ серебрѣ и золотѣ. Проценты по соглашенію. Учетъ векселей. Покупка и продажа векселей и телеграфныхъ переводовъ. Инкассированіе траттъ и документовъ.

Всѣ операціи въ мѣстныхъ китайскихъ долларахъ банкъ производитъ исключительно въ серебрѣ.

Общія банковскія операціи.

Дальневосточный Взаимный Кредитъ

The Far Estern Mutul Credit Corporation

Правленіе въ гор. Харбинѣ, уголъ Китайской и Конной.

Адресъ для телеграммъ „Кредитъ“.

Телефоны: Банка 47-14, Каб. Правл. 48-14.

Капиталъ обезпеченія Зол. Руб. 1.103.544.

Пріемъ вкладовъ на текущіе счета и срочныхъ въ енахъ, мекс. доллар. и зол. руб. Учетъ векселей. Инкассовыя порученія. Общія банковскія операціи.

Пріемъ въ члены О-ва продолжается.

Предсѣдатель Правленія **И. А. Лопато.** Члены Правленія **С. Я. Елькинъ.** **Д. С. Ротштейнъ.**

МОСКОВСКІЙ НАРОДНЫЙ БАНКЪ

ХАРБИНСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.

Пристань, Китайская ул., № 1, д. Рабиновича, тел. 36--14.

ПРОИЗВОДИТЪ ОПЕРАЦІИ:

ПЕРЕВОДЫ: въ Читу, Верхнеудинскъ, Владивостокъ, ст. Маньчжурія, въ Совѣтскую Россію.

ИНКАССО: векселей и документовъ на указанные гор. Дальне-Восточной республики.

ВКЛАДЫ: %% платитъ по соглашенію.

Валютныя операціи.

ПРИНИМАЕТЪ:

ТОВАРЫ: на комиссію, для реализаціи въ Читѣ, Верхнеудинскѣ, Владивостокѣ и на ст. Маньчжурія.

ПОСЫЛКИ: на всѣ города и мѣстности Россіи и Дальне-Восточной республики съ предметами, разрѣш. къ ввозу.

А. I. КАГАНЪ.

ГЛАВНАЯ КОНТОРА ВЪ ХАРБИНѢ.
Артиллерiйская, № 73. Телефонъ 38-82.

ОТДѢЛЕНIЯ: Владивостокъ, Дайренъ, Кобе.

Телеграфные адреса:
«Алтайская» {Харбинъ. Дайренъ. «Руссомолъ»—Владивостокъ.
«Руссомиллъ»—Кобе.

A. I. KAGAN.

EXPORT IMPORT. HEAD OFFICE HARBIN.
73, Artilleriskaya str. Telephone 38-82.

BRANCHES: Vladivostock, Dairen, Kobe.

Cable addresses:
«Altaiskaia» {Harbin. Dairen. «Russomol»—Vladivostock.
«Russomill»—Kobe.

Мельница,

Крупорушка,

Макаронная фабрика,

Каменноуг. копи „Тавричанка„.

Покупка—продажа хлѣбныхъ злаковъ.

АКЦIОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

СУНГАРIЙСКИХЪ МЕЛЬНИЦЪ.

ПАРОВЫЯ МЕЛЬНИЦЫ, КРУПОРУШКИ И ПРОСОРУШКИ; ПРОИЗВОДСТВО КРУПЧАТКИ ВСѢХЪ СОРТОВЪ; ПРОИЗВОДСТВО КРУПЫ: МАННОЙ, ГРЕЧНЕВОЙ И ПШЕНА.

Мука и крупа въ разныхъ упаковкахъ: 5 п., 1 п. 15 ф. и 1 п.

СКЛАДЫ:

ВЪ ХАРБИНѢ: Пристань, Полицейская ул., № 56, при Главной Конторѣ, и Торговые ряды, № 66, противъ храма Св. Софiи. Въ Новомъ Городѣ: Базаръ, № 4а. Въ Модягоу: Скобелевская ул., № 8/77. Въ Старомъ Харбинѣ: Фуражная ул., № 8.
ВЪ ЮЖНОЙ МАНЬЧЖУРIИ: Мукденъ, Яомынь, Чанчунь и другiе.
ВО ВЛАДИВОСТОКѢ: Семеновская улица, № 6. ВЪ ЗАБАЙКАЛЬѢ: Чита, Верхнеудинскъ.

ТЕЛЕГРАФНЫЙ АДРЕСЪ: ХАРБИНЪ—АКОСЪ.

Прейсъ-куранты и всѣ свѣдѣнiя высылаются по первому требованiю.

ТАБАЧНАЯ
И
ПАПИРОСНАЯ ФАБРИКА

АКЦІОНЕРНАГО О-ВА

А. Лопато Сыновей

ВЪ ХАРБИНѢ.

С. М. БРАУНЪ.

ХАЙЛАРЪ.

ШЕРСТЬ, СЫРЬЕ, ПУШНИНА и КИШКИ.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ИНОСТРАННЫХЪ ФИРМЪ.

КИШЕЧНЫЕ ЗАВОДЫ
въ Хайларѣ и на ст. Маньчжурія.

ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЕ ТОВАРИЩЕСТВО

П. ЩЕЛКУНОВЪ и К°

ВЪ ХАРБИНѢ.

ГЛАВНАЯ КОНТОРА: Харбинъ-Пристань, Китайская, 6, телеф. 27-88.

МАГАЗИНЫ: 1) Харбинъ-Пристань, Китайская, 6.
Отдѣлы въ немъ: Винно-бакалейный и гастрономическій, хлѣбный и кондитерскій. Москательный. Желѣзо-скобяной и посудо-хозяйственный. Фабрика и складъ красокъ.

2) Новый Городъ, Новоторговая, 13, телеф. 45-88.
Отдѣлы въ немъ: Винно-бакалейный и гастрономическій, модно-галантерейный, мануфактурный, готоваго мужского платья, дамскихъ шляпъ и обуви мужской, дамской и дѣтской. Пріемъ заказовъ мужского платья и дамскихъ шляпъ. Розливъ и складъ винъ.

3) Ст. Чжалайноръ:
При копяхъ насл. Скидельскаго универсальная торговля.

ПОДРЯДЫ И ПОСТАВКИ.

Восточное Русско-Китайское Транспортно-Страховое и Комиссіонное Товарищество.

The Eastern Russian-Chinese Transport, Insurance and Commission Company.

Въ цѣляхъ привлеченія грузовъ на дорогу и развитія своихъ транспортныхъ операцій, Китайская Восточная желѣзная дорога предоставила Восточному Русско-Китайскому Транспортно-Страховому и Комиссіонному Т-ву при открытіи имъ своихъ конторъ въ Маньчжуріи, Китаѣ, Японіи, Россіи и заграницей именоваться Контрагентомъ по доставкѣ грузовъ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Т-во производитъ слѣдующія операціи:

1) Пріемъ къ отправленію и выдачу грузовъ большой и малой скорости; 2) страхованіе грузовъ въ пути и на складахъ; 3) переводъ наложенныхъ платежей на грузъ; 4) пріемъ грузовъ и багажа на храненіе до отправленія его по желѣзной дорогѣ и по прибытіи; 5) совершеніе таможенныхъ обрядностей; 6) выдачу ссудъ подъ грузы; 7) транспортировку товаровъ гужомъ; 8) транспортировку грузовъ по рѣчнымъ и морскимъ путямъ; 9) комиссіонныя операціи по скупкѣ и продажѣ грузовъ и 10) инкассо документовъ.

Склады Т-ва по линіи Китайской Восточной желѣзной дороги считаются завозными. Во Владивостокѣ завозными складами Т-ва являются склады Добровольнаго флота.

Правленіе Т-ва помѣщается: Харбинъ-Пристань, Діагональная ул., № 11. Телеграфный адресъ: «Воскиторуссъ». Телефонъ 43-88.

Отдѣленія Т-ва открыты: въ Харбинѣ, Аньда, Маньчжуріи, Владивостокѣ, Чанчунѣ, Дайренѣ, Бодунэ, Далайсянѣ, Санъ-Чахэ, Яомынѣ, Куаньченцзы, Лаошаогоу ,Бейлинцзы, Хуланхэ, Посьетѣ, Хуньчунѣ и Инкоу.

Собственныя агентуры въ Берлинѣ, Парижѣ, Лондонѣ и Нью-Іоркѣ.

По договору съ Добровольнымъ флотомъ Товарищество пользуется его агентами въ слѣдующихъ пунктахъ: Цуруга, Нагасаки, Гонгконгъ, Шанхай, Кобе, Чифу, Циндао, Іокогама, Ханькоу, Нью-Іоркъ, Лондонъ, Токіо.

Японскія Государственныя Желѣзныя дороги

Красоту, очаровательность и мистерію Востока вы найдете въ Японіи,
самой красивой и интересной странѣ на Дальнемъ Востокѣ.

Пріѣзжайте, пока не исчезнутъ старинные обычаи восточныхъ народовъ!!!

ЯПОНСКОЕ БЮРО ДЛЯ ТУРИСТОВЪ,
самая надежная организація для путешественниковъ.
Въ помѣщеніи Токійскаго вокзала.

АССОЦІАЦІЯ ЯПОНСКИХЪ ГОСТИНИЦЪ
при
ТРАНСПОРТНОМЪ ДЕПАРТАМЕНТѢ
японскаго министерства желѣзныхъ дорогъ.

За справками просятъ обращаться къ вышеупомянутому Департаменту.

НЕФТЕПРОМЫШЛЕННАЯ КОМПАНІЯ

СТАНДАРТЪ

ВЪ НЬЮ-ІОРКѢ.

STANDARD OIL COMPANY
OF NEW YORK.

SO
NY
SOCONY
REG. U. S. PAT. OFF.
PETROLEUM
PRODUCTS
STANDARD OIL CO. OF NEW YORK

ПРОДУКТЫ:

Освѣтительныя масла. Смазочныя масла.
Газолинъ и бензинъ.
Лампы и печи.
Асфальтъ и матеріалы для постройки дорогъ.
Парафинъ, стеаринъ и свѣчи.

Отдѣленія во всѣхъ главныхъ городахъ:

Японіи,
Китая,
Индо-Китая,
Сіама,
Филиппинскихъ острововъ,
Индіи,
Южной Африки и
на Ближнемъ Востокѣ.

Отдѣленіе въ Харбинѣ: Діагональная ул., 18. Тел. 34-81.

American commercial & industrial Company, ltd.

Саманная ул., № 13. Тел. 21-80.

Агенты Акціонернаго О-ва

„Андерсенъ, Майеръ и К⁰“.

Представители многихъ крупнѣйшихъ фабрикъ и заводовъ въ Америкѣ и Европѣ.

Агентства во всѣхъ частяхъ свѣта.

ИМПОРТЪ всевозможныхъ товаровъ.

ЭКСПОРТЪ всякаго рода сырья.

НА СКЛАДѢ ИМѢЮТСЯ: помпы и насосы разныхъ конструкцій; техническій инструментъ и скобяные товары; мануфактура, галантерея, парфюмерія; аптекарскіе и химическіе продукты.

ТЕХНИЧЕСКІЙ ОТДѢЛЪ принимаетъ полное устройство фабрикъ и заводовъ, согласно требованіямъ современной техники подъ наблюденіемъ опытныхъ инженеровъ. Поставка и подряды на всевозможные матеріалы и товары для правительственныхъ, общественныхъ и кооперативныхъ учрежденій.

Отдѣленія въ Приморьѣ, Забайкальѣ и Сибири.

Акц. О-во „Американская Торгово-Промышленная Компанія“.

Главный представитель

Союза Американскихъ Страховыхъ Обществъ

для Харбина и Сѣверной Маньчжуріи

Е. О. ГОЛЕНПОЛЬСКІЙ.

Харбинъ-Пристань, Ямская ул., уг. Китайской, д. № 1. Телеф. №31-71.

Американскія страховыя о-ва состоятъ въ Союзѣ Американскихъ Страховыхъ Обществъ (соединенныхъ 20-ти обществъ) и обладаютъ капиталами:

наличными . . 60 милліон.,
активами . . . 400 милліон.,
резервами . . . 250 милліон.
золотыхъ долларовъ.

Немедленная выплата убытковъ производится въ любой валютѣ въ Харбинѣ и Шанхаѣ.

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

„Восточно-
Азіатская
Компанія“.

Правленіе въ Копенгагенѣ.

Главные экспортеры хлѣбныхъ зерновыхъ продуктовъ изъ Маньчжуріи.

Управленіе въ г. Харбинѣ.
Отдѣленія: Дайренъ.
Владивостокъ.

Телеграфный адресъ: **Вассардъ—Wassard.**

Об-во Маслобойныхъ Заводовъ

ПРАВЛЕНІЕ—Харбинъ, 8 участокъ, заводъ Тю-тай. Тел. № 32-65.

Общество объединяетъ слѣдующіе 34 маслобойныхъ завода съ общей суточной производительностью въ 127.150 пуд. жмыховъ и 12.715 пуд. масла бобоваго.

№№ по порядку	Фирма.	Колич. пресс.	Телефонъ.	Суточная производительность жмыховъ.	Суточная производительность масла.
	8-й участокъ.				
1	Тю-тай	126	32-65	6.300	630
2	Юй-юанъ	120	37-65	6.000	600
3	Юй-да	105	36-65	5.250	525
4	Фунъ-тай-и	100	41-90	5.000	500
5	Хынъ-сунъ-хо	84	326	4.200	420
6	И-чанъ-синъ	80	26-66	4.000	400
7	Чинъ-фа-сянъ (бывш. Сунъ-хо-юй)	80	32-83	4.000	400
8	Тунъ-зюй-сянъ	80	327	4.000	400
9	Фунъ-шинъ-хынъ (бывш. Тайчинъ)	80	29-65	4.000	400
10	Вянъ-фу-юфанъ	76	225	3.750	375
11	Гунъ-лай-хау	70	328	3.500	350
12	Чжанъ-дау-ю	60	30-65	3.000	300
13	Тунъ-фа-лунъ	60	30-91	3.000	300
14	Зюй-шинъ-тай	60	27-65	3.000	300
15	Юнъ-хо-шинъ	56	276	2.800	280
16	Хо-чинъ-тай	30	666	1.500	150
17	Зюй-хинъ-чанъ	24	—	1.200	120
18	Фу-зюй-тай	21	—	1.050	105
19	Сонъ-хинъ-юфанъ	20	462	1.000	100
	Старый Харбинъ.				
20	Сонъ-хо-шинъ	140	30-66	7.000	700
21	Куанъ-синъ	105	33-66	5.250	525
22	Юй-хинъ-и	105	396	5.250	525
23	Юнъ-хынъ-фунъ	100	—	5.000	500
24	Зюй-шинъ-тай	87	26-65	4.350	435
25	Вянъ-хинъ-и	70	214	3.500	350
26	Тянъ-хо-шинъ	70	32-66	3.500	350
27	Вы-юанъ	70	—	3.500	350
28	Хо-зюй-кунъ	70	467	3.500	350
	Харбинъ-Пристань.				
29	Тунъ-хо-юфанъ	40	21-66	2.000	200
	Интендантскій разъѣздъ.				
30	Вянъ-хо-дэ	91	326	4.550	455
31	Дэ-шунъ-фу	84	467	4.200	420
32	Юй-сунъ-хо	70	326	3.500	350
33	Чанъ-шинъ-тунъ	70	214	3.500	350
34	Синъ-да	40	915	2.000	200
		2.544	-	127.150	12.715

Предсѣдатель Общества **Ся И-зай.**

Чугунно-мѣдно-литейный

и

машиностроительный заводъ

М. С. БАРСКАГО.

Харбинъ, Большой проспектъ, уг. Сансинской.

Принимаетъ оборудованіе мельницъ, маслобоенъ, фабрикъ, заводовъ и пр.

Имѣетъ первоклассный составъ русскихъ мастеровъ.

Изготовляются самыя сложныя машины и техническія оборудованія.

Пароходное Т-во „У-тунъ“

имѣетъ: 23 пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ и 23 стальныхъ баржи общею грузоподъемностью 1.000.000 пудовъ.

Въ навигацію 1922 года установлены слѣдующія пассажирскія линіи:

Отъ Харбина до Сахаляна.
» » до Фугдина.
» » до Хабаровска и Николаевска.
» » до Бодунэ.
» Бодунэ до Далай (по р. Нонни).
» Харбина по рѣкѣ Уссури.

Т-во „У-тунъ“ принимаетъ перевозку грузовъ на баржахъ и пароходахъ по рѣкамъ Сунгари, Амуру и Уссури до Бодунэ, Харбина, Сахаляна, Мохэ, Хабаровска, Николаевска и др. попутныхъ пристаней.

Для удобства гг. пассажировъ и отправителей грузовъ имѣются агентства, конторы и контрагентства Т-ва въ слѣдующихъ пунктахъ: Далай, Бодунэ, Синдянъ, Цалинхэ, Ихантунъ, Саньсинъ, Тямысы, Сусу, Фугдинъ, Лахасуху, Сахалянъ, Мохэ, Хабаровскъ и Николаевскъ.

За справками просимъ обращаться въ главную контору Т-ва: Фуцзядянь, 12-я улица, на берегу рѣки Сунгари.

№№ телефоновъ по Фуцзядянской центральной станціи—870 и 940. По русской центральной станціи—817.

Адресъ для телеграммъ: Харбинъ—У-тунъ.

БАНКЪ

ТРЕХЪ ВОСТОЧНЫХЪ ПРОВИНЦІЙ.

Банкъ основанъ 29-го октября 2-го года Китайской республики (1910 годъ).

Основной капиталъ 8.000,000 долл.

Банкъ функціонируетъ съ разрѣшенія Китайскаго Правительства съ правомъ выпуска въ обращеніе бумажныхъ денегъ.

ПРОГРАММА ОПЕРАЦІЙ:

текущіе счета, вклады на срокъ, выдача ссудъ, учеты, переводы денегъ и всѣ остальныя операціи, которыми занимаются банки.

Условія весьма льготныя и порядокъ для кліентовъ удобный.

Главный Банкъ—въ Фуцзядянѣ.

Отдѣленія имѣются въ слѣдующихъ городахъ: Мукденъ, Чанчунь, Гиринъ, Тяньцзинъ, Пекинъ, Шанхай, Благовѣщенскъ, Дайренъ, Цицикаръ, ст. Маньчжурія, ст. Аньда, Сяцзютай, Фаньцзятунь, Суньцзятай и Харбинъ-Пристань.

Директоръ **Чэнъ Тинъ-цзѣ**, Товарищъ директора **Лянь Вэнь-бинь.** Управляющій **Сунъ Вэнь-хай**, Помощникъ Управляющаго **Янь Юнь-цзи.**

СПЕЦІАЛЬНЫЙ МАГАЗИНЪ

МУЖСКОГО БѢЛЬЯ

„Жокей Клубъ“.

Харбинъ, Китайская, 53 (рядомъ съ кафе Зазунова).

ВСЕГДА БОЛЬШОЙ ВЫБОРЪ:

фрачныхъ и зефировыхъ сорочекъ, воротниковъ, перчатокъ, подтяжекъ, подвязокъ, запонокъ и пр. вещей мужского туалета.

Пріемъ заказовъ

на всѣ виды новѣйшихъ фасоновъ: бѣлья, воротниковъ, манжетъ изъ шелка и другихъ матерій.

Заказы исполняются старшимъ закройщикомъ столичныхъ фирмъ „Альшвангъ и Трахтенбергъ“.

При повторныхъ заказахъ снятіе мѣрки не требуется—**выкройки хранятся.**

При магазинѣ: дамскій и мужской салоны, прическа и окраска волосъ.

Товарищество техно-химическихъ заводовъ

Г. И. КРОЛЪ и К°

Харбинъ, 8-й уч. Службы Пути. Телефонъ № 41-66.

Главная контора по Гиринской ул., № 175. Телеф. № 43-65. Телеграфный адресъ: **Кролъ.**

1. Вновь оборудованъ **СТЕАРИНОВЫЙ ЗАВОДЪ,** вырабатывающій стеаринъ лучшаго качества и сопутствующіе продукты: **олеинъ, глицеринъ** и т. п.
2. **СВѢЧНОЙ ЗАВОДЪ.** Оптовая продажа чисто-стеариновыхъ свѣчей вагоннаго и другихъ типовъ.
3. **ОЛИФОВАРЕННЫЙ ЗАВОДЪ.** Съ настоящаго времени заводъ вырабатываетъ исключительно **высшаго качества экспортную безконкурентную СВѢТЛУЮ ОЛИФУ.**

На всѣ вышеуказанные продукты принимаются срочные заказы по заводскимъ цѣнамъ.

4. Мѣстная и экспортная торговля **лѣсными строительными матеріалами.**

Оптовая продажа **ДРОВЪ** съ сунгарійскихъ концессій.

Конфектно-шоколадная фабрика

А. П. ТКАЧЕНКО

г. Харбинъ.

ФАБРИКА и КОНТОРА: Большой проспектъ, д. № 39, тел. № 35-66

МАГАЗИНЪ и КАФЕ: Китайская, № 39, телефонъ № 43-73

Новоторговая, № 7/77.

Фирма существуетъ на Дальнемъ Востокѣ съ 1906 г.

СИБИРСКІЙ
ТОРГОВЫЙ БАНКЪ
Основанъ въ 1872 г.

ХАРБИНСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.
Биржевая, 16.
Открыто въ 1918 г.

ВЛАДИВОСТОКСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.
Свѣтланская, 20.

Пріемъ вкладовъ на текущіе счета въ серебрѣ и золотѣ. Проценты по соглашенію. Учетъ векселей. Ссуды. Переводы. Пріемъ цѣнностей на храненіе. Инкассированіе документовъ и другія банковскія операціи.

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

„Всеобщая Электрическая Компанія“

Единственные представители для Россіи и Сѣверной Маньчжуріи всемірно извѣстной американской компаніи

„International General Electric Company U. S. A.“

Оборудованіе центральныхъ электрическихъ станцій. Электрическое оборудованіе фабрикъ, заводовъ, копей, рудниковъ и пр. промышленныхъ предпріятій. Электрическія желѣзныя дороги. Трамваи. Освѣтительныя устройства. Разнородныя спеціальныя устройства.

На складахъ въ Харбинѣ, Владивостокѣ и Шанхаѣ

моторы, вентиляторы, все для освѣщенія и пр. электрическія принадлежности.

ЛАМПЫ Edison G. E. экономическія и полуватныя.

Харбинское Отдѣленіе—Стрѣлковая ул., № 50, домъ Центросоюза.

СМѢТЫ БЕЗПЛАТНО.

БАНКЪ
Министерства Путей Сообщенія

Правленіе въ Пекинѣ.

Болѣе 70 отдѣленій во всѣхъ городахъ Китая. Отдѣл. въ г. Харбинѣ, по Корейской ул. Банкъ въ Фуцзядянѣ, по Главной улицѣ, уголъ 2-й. Телефонъ № 150.

Капиталъ банка 7.500 000 мексиканскихъ долларовъ. Ежегодное отчисленіе въ запасный фондъ 3.592,523 мексиканскихъ доллара 68 цент.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ БАНКА ВЪ ГОНКОНГѢ, СИНГАПУРѢ И ТОКІО.

1) Общія банковскія операціи. 2) Переводы по телеграфу и почтѣ. 3) Вклады на текущіе счета (только въ мексиканскихъ долларахъ). 4) Ссуды подъ товары.

Телефонъ
42-84.

УРАЛО-СИБИРСКАЯ КОМПАНІЯ

ХАРБИНЪ,
Короткая, 2, уголъ Китайской.

Тел. адресъ:
„СИБУРЪ“.

Мука-крупчатка собственной мельницы

ЭКСПОРТЪ муки, пшеницы, бобовъ и пр.

ИМПОРТЪ чая, сахара и пр.

ПОДРЯДЫ И ПОСТАВКИ

ОТДѢЛЕНІЯ:—ст. Маньчжурія, Чжалайноръ, Чита.
АГЕНТСТВА:—Шанхай; Владивостокъ; Хайларъ.

Харбинское Коммерческое Агентство
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
ДАЛЬНЕ-ВОСТОЧНОЙ РЕСПУБЛИКИ

ХАРБИНЪ,

Коммерческая, 20. Телеф. 46-84. Отдѣленіе—Маньчжурія.

ПРИНИМАЮТСЯ ГРУЗЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ:

I. ПО ВОДНОМУ транспорту изъ Харбина и со всѣхъ пристаней Сунгари на всѣ пристани Амурскаго бассейна и съ перевалкой на желѣзныя дороги до станцій Читинской, Амурской и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ съ полной отвѣтственностью за срочную доставку и за цѣлость груза.

II. ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОМУ транспорту—на всѣ станціи желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ ДВР., съ наиболѣе быстрой и удешевленной для грузоотправителей переотправкой грузовъ на станціи Маньчжурія и съ переводомъ всѣхъ платежей, не исключая таможенныхъ пошлинъ и акциза, на станціи назначенія.

III. ПРИНИМАЮТСЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАКАЗЫ на плацкарты и билеты на скорые поѣзда Читинской ж. д. № 5 Маньчжурія—Чита и № 7 Маньчжурія—Верхнеудинскъ.

ДАТСКАЯ ФИРМА

РУССКО-АЗІАТСКАЯ КОМПАНІЯ

ОСНОВАНА ВЪ 1868 ГОДУ.

Адресъ для телеграммъ: Харбинъ, Тройка. Телеф. 36-81. Коды: A. B. C. 5 th. Ed., Bentley's, Private.

Харбинское Отдѣленіе, Мостовая, № 24.

ОТДѢЛЕНІЯ:

Алейская, Барабинскъ, Барнаулъ, Бійскъ, Благовѣщенскъ, Владивостокъ, Иркутскъ, Ишимъ, Екатеринбургъ. Камень, Красноярскъ, Курганъ, Маньчжурія, Называевская, Новониколаевскъ, Омскъ, Петропавловскъ. Семипалатинскъ, Срѣтенскъ, Томскъ, Тюмень, Усть-Чарышская Пристань, Усть-Каменогорскъ, Ялуторовскъ.

РОДСТВЕННЫЯ ПРЕДПРІЯТІЯ:

Александрія, Барселона, Буэносъ-Айресъ, Варшава, Вальпарайзо, Гельсингфорсъ, Генуя, Готенборгъ, Гаити, Іокогама, Кобэ, Кіевъ, Каиръ, Копенгагенъ, Лондонъ, Мексика, Манила, Москва, Нью-Іоркъ, Петроградъ, Парижъ, Санъ-Франциско, Сидней, Стокгольмъ, Рига, Ревель, Ріо-де-Жанейро, Христіанія.

ИМПОРТЪ

изъ-за границы всякаго рода товаровъ потребныхъ для мѣстнаго рынка.

ЭКСПОРТЪ

за границу хлѣбныхъ и зерновыхъ продуктовъ пушнины, щетины, шерсти и конскаго волоса и проч. маньчжурскихъ продуктовъ.

Русско-Азіатская Компанія принимаетъ на себя всякаго рода поставки матеріаловъ и товаровъ для правительственныхъ и общественныхъ учрежденій, желѣзнодорожныхъ и трамвайныхъ предпріятій, при **наикратчайшихъ срокахъ**.

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

СИБИРСКАЯ КОМПАНІЯ

The Siberian Company Limited

Правленіе въ Копенгагенѣ.

Харбинское Отдѣленіе

Пекарная 24, телеф. 2683 и 4184.
Тел. адресъ: Сибгринъ.

Экспортъ хлѣбныхъ и масляничныхъ злаковъ.

Торговый Домъ

БР. ШЕВЧЕНКО

Предлагаетъ со своихъ концессій бревна, брусья, столбы телеграфные, шпалы, стойки, дрова, лѣсъ пиленый всѣхъ размѣровъ, смолу, скипидаръ.

Имѣетъ склады въ Харбинѣ и Куаньченцзы.

ЛѢСНЫЕ СКЛАДЫ:

1. Новый Городъ, уголъ Ажихейской и Нагорной ул. Телеф. № 41-96.
2. Харбинъ Пристань, уголъ Китайской улицы и Набережной Сунгари. Телефонъ № 28-96.

Бревна, брусья, столбы, пиленый лѣсъ (доски) всѣхъ размѣровъ, дрова твердыхъ и мягкихъ породъ, смола, скипидаръ, каменный и древесный уголь.

Кромѣ лѣсныхъ матеріаловъ своихъ концессій, имѣется въ неограниченномъ количествѣ Забайкальскій сосновый пиленый лѣсъ всѣхъ размѣровъ, лучшаго качества.

Торговый домъ состоитъ компаньономъ Франко-Русскаго Общества «Братья Шевченко, Кросъ и К°».

Общество съ 9-го марта сего года является складодержателемъ парфюмеріи «Коти» и единственнымъ субъагентомъ для всей Сѣверной Маньчжуріи слѣдующихъ фирмъ:

Г. Х. Муммъ (шампанское), Эннэсси (коньякъ), Бр. Рошеръ (ликеры), Ноаэ Пратъ (вермутъ), Графъ Ловіа (шипучее вино), Кальветъ (Бургонскія и Бордоскія вина), Дювоне, Бр. Амьэ (консервы), Плоньель (прованское масло), Опторгъ (мануфактура).

Кромѣ того, Общество является субъагентомъ Страхового Общества Франко-Азіатикъ.

Адресъ Торговаго Дома и Франко-Русскаго Общества:

Гиринская ул., 173. Контора. Телефонъ конторы № 20-85.

ЛѢСНОЕ ПРЕДПРІЯТІЕ

В. Ф. Ковальскаго

ГЛАВНАЯ КОНТОРА: Харбинъ, Аптекарская, 32. Телеф. №№ 44-80 и 21-04.

Адресъ для телеграммъ: Харбинъ-Пристань, Ковальскому.

Code ABC 6-th edition.

ЛѢСНЫЯ КОНЦЕССІИ: при станціяхъ Китайск. Восточн. жел. дороги: Имяньпо, Яблоня, Ханьдаохэцзы и Хайлинъ.

ЛѢСОПИЛЬНЫЕ И ДЕРЕВООБДѢЛОЧНЫЕ ЗАВОДЫ.

ЛѢСНЫЕ СКЛАДЫ: Харбинъ-Новый, Нагорная, № 4. Телефонъ № 42-96.
Харбинъ-Пристань, уг. Китайской и Полицейской. Тел. № 46-96.
Ст. Куаньченцзы.

ЭКСПОРТЪ ЗА ГРАНИЦУ.

ЛѢСНАЯ КОНЦЕССІЯ

Бр. ВОРОНЦОВЫХЪ

Станція Якэши, Кит. Вост. жел. дор.

Принимаетъ заказы на разные строительные матеріалы исключительно лиственничной породы.

Управленіе
Владивостокъ,
Свѣтланская, 125.
Тел. 12-98.

Коммерческая
часть
Владивостокъ,
Ботаническая, 7.
Тел. 9-64.

Владивостокское Коммерческое Агентство
Владивостокъ,
Свѣтланская, 125.
Тел. 7-06.

Адресъ для телеграммъ:
Владивостокъ—Коксъ.

Складъ топлива
Владивостокъ,
Береговая, уголъ
Безымяннаго пер.
Тел. 1-80.

СУЧАНСКОЕ

каменно-угольное предпріятіе.

Сучанскій рудникъ, Приморской обл.

Coal-Mines of Soochan.

官 辦 蘇 昌 大 煤 礦 公 司
哈爾濱券公司道裏代理處賬房在高麗街第拾五號

Харбинское
Коммерческое
Агентство

Харбинъ Пристань,
Корейская, 15.
Телефонъ 40-78.

Адресъ для телеграммъ:
Харбинъ—Сучанъ.

Складъ топлива
Харбинъ,
8 участокъ, № 22.

Брикетная фабрика
Владивостокъ,
мысъ Чуркина.
Тел. 7-36.

Продукты производства Сучанскихъ каменно-угольныхъ копей, какъ топливо для промышленныхъ цѣлей и для домашняго употребленія, поступаютъ въ продажу подъ нижеслѣдующими торговыми марками:

№ 1 уголь полуантрацитъ «кулачникъ» сортированный.
№ 2 » » «орѣшникъ» »
№ 3 » брикетный-прессованный.
№ 4 » **спекающійся** коксовый рядовой—не сортированн.
№ 5 » » » «кулачникъ» сортированн.
№ 6 » » » «кулачникъ» мытый.
№ 7 » » » «орѣшникъ» »
№ 8 » » » «кузнечный» »
№ 9 **коксъ** металлургическій кусковый.

Сучанскіе спекающіеся коксовые угли, будучи пригодными какъ для отопленія стаціонарныхъ, паровозныхъ и пароходныхъ котловъ всевозможныхъ конструкцій, такъ для всякаго вида и рода комнатныхъ печей, очаговъ, газогенераторныхъ топокъ, для цѣлей коксоваго производства, являются въ полномъ смыслѣ слова **универсальнымъ твердымъ минеральнымъ топливомъ**. Для кузницъ наилучшимъ видомъ топлива является спеціальный «кузнечный»—мытый мелкій уголь.

Продолжительное храненіе (свыше одного года) спекающихся углей на открытомъ воздухѣ замѣтно не мѣняетъ ихъ природныхъ качествъ и свойствъ.

Средній анализъ спекающихся углей:

Зола . . . . 6—15%.
Летучія вещества . . . . 15—28%.
Сѣра . . . . 0,5—0,7%.

и **теплопроизводительная способность**, въ зависимости отъ содержанія золы и летучихъ веществъ, колеблется **отъ 6.600—7.200 калорій.**

S. SOSKIN & C^o., L^td.

EXPORTERS OF

Wheat; Beans; Bean-oil; Bean-cakes.

Head office:

Harbin, 43, Commercial Str.

Branch offices:

Dairen. Vladivostok. Vancouver.

London E. C. 3. 16 Mark Lane.

Cable adress:

«Soskin». Harbin, Vladivostok, Dairen.

«Soskiniko». London, Vancouver.

Codes:

Bentley; A. B. C. 5-th; Private.

Т-во Г. Н. Бузановъ и Сюй-пан-дзы.

Паровая вальцовая мельница и перловка.

Фирма существуетъ съ 1916 года.

КОНТОРА и МЕЛЬНИЦА: Харбинъ, Мостовой поселокъ, № 85.
Телефонъ № 23-67.

Производство и сбытъ муки крупчатки всѣхъ сортовъ, размола, отрубей, перловой крупы высшаго качества

ЭКСПОРТЪ муки марки «ДРАКОНЪ» и зерна за границу.

Прейсъ-куранты и образцы продуктовъ мельничнаго производства высылаются по первому требованію.

Адресъ для писемъ:
Харбинъ, мельница Г. Н. Бузанова.

Адресъ для телеграммъ:
ХАРБИНЪ—БУЗАНОВУ.

ЭРНСТЪ ИВАНОВИЧЪ ВИССНЕРЪ

Мостовая ул. № 24. Телефонъ 39-84.

ИМПОРТЪ

всевозможныхъ германскихъ товаровъ.

ТЕХНИЧЕСКІЙ ОТДѢЛЪ:

оборудованіе элеваторовъ, мукомольныхъ мельницъ, рисоочистительныхъ, винокуренныхъ и пивоваренныхъ заводовъ, механическихъ и деревообдѣлочныхъ мастерскихъ. Смѣты по требованію.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА:

машино и мельничностроительнаго завода Г. Лютеръ и машиностроительнаго завода «Баденія» въ Германіи.

АГЕНТСТВО.

Явскаго морского и отъ огня страхового общества.

ОТДѢЛЕНІЯ:
Шанхай,
Дайренъ,
Хайларъ,
Маньчжурія.

ТОВАРИЩЕСТВО

М. А. ТОПАЗЪ и К°

Главная контора: Харбинъ, Биржевая, 16,
телефонъ 33-82.

Телеграфный адресъ Главной конторы и всѣхъ отдѣленій:
«ТОПАЗЪ».
Имѣются всѣ телеграфн. коды.

ЭКСПОРТЪ И ИМПОРТЪ.

Непосредственные связи съ фирмами Америки и Лондона.

МЫЛОВАРЕННОЕ И МУКОМОЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО.

Пароходство по рр. Амурскаго бассейна.

Принимаются на храненіе и переотправку всевозможные товары съ выдачей ссудъ въ собственныхъ завозныхъ складахъ въ Харбинѣ, Маньчжуріи, Хайларѣ и Шанхаѣ. Въ Харбинѣ имѣется оборудованный ледникъ.

) НА СКЛАДАХЪ ВСЕГДА ИМѢЮТСЯ РАЗНЫЕ ТОВАРЫ. (

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

„ТО-ТАКУ“

(Ипотечный банкъ).

Основанъ въ 1908 г.

Настоящій основной капиталъ . . . . 50,000,000 енъ.

По требованію можетъ увеличивать означенную сумму.

Уплаченный . . . . 35,000,000 енъ.

Имѣется спеціальное право на выпускъ облигацій въ 10 разъ болѣе выданнаго.

Правленіе въ Токіо.

Харбинское отдѣленіе: Участковая ул., № 21.

Телефоны №№ 3387, 3507 и 3209.

Отдѣленія:

Фузанъ, Генсанъ, Мукденъ, Дайренъ, Циндао, Тяньцзинъ, Аньдунъ, Шанхай и др. гл. городахъ.

Имѣется въ Осакѣ собственная химико-обрабатывающая экспериментальная станція.

Операціи производятся въ предѣлахъ: Японіи, Кореи, Маньчжуріи, Монголіи, Восточной Сибири, Сѣверной и Средней частей Китайской республики и Южныхъ острововъ.

1. Выдаетъ ссуды подъ недвижимыя имущества на выгодныхъ условіяхъ.
2. Оборудованіе промышленныхъ предпріятій и снабженіе ихъ капиталомъ.
3. Пріемъ срочныхъ вкладовъ съ высокими процентами.

ЧОСЕНЪ БАНКЪ

Харбинское отдѣленіе.

Участковая улица.

Основной капиталъ **80.000.000**

Оплаченный капиталъ **50.000.000**

Предсѣдатель правленія С. Минобе.

Телефоны №№ 2624, 2124 и 3814.

Правленіе въ Сеулѣ, Корея.

Отдѣленія:

Въ Японіи: Токіо, Осака, Кобе, Симоносеки.

Въ Кореѣ: Чемульпо, Піенгіангъ, Фузанъ, Вожанъ, Тайку, Чиннампо, Кунсанъ, Мокпо, Гайліонгъ, Чунгдинъ.

Въ Маньчжуріи: Антунгъ, Мукденъ, Дайренъ, Инкоу, Чанчунь, Тѣелинъ, Ляоянъ, Ріоджунъ, Кайданъ, Ченьгучіотунъ, Сцупингученъ, Фучіатенъ, Гиринъ, Ланьгучингуцунъ.

Въ Китаѣ: Шанхай, Тяньцзинъ. Циндао, Цижанъ.

Въ Сибири: Владивостокъ, Александровскій портъ.

Въ Америкѣ: Нью-Іоркъ.

Представительство въ Лондонѣ.

Корреспонденты въ Санъ Франциско, Сіатлѣ, Нью-Іоркѣ, Лондонѣ, Парижѣ и др. мѣстахъ міра.

ІОКОГАМА
СПЕШИ БАНКЪ

Участковая ул., д. № 2115. Телефоны №№ 2024, 2914, 2524.

Основной капиталъ . . 100.000.000 енъ оплачено.
Запасный капиталъ . 61.000.000 енъ.

Зарегистрированъ и учрежденъ въ Японіи въ 1880 году.

ПРАВЛЕНІЕ ВЪ ІОКОГАМѢ.

ОТДѢЛЕНІЯ:

Батавія,
Бомбей,
Буэносъ-Айресъ,
Владивостокъ,
Гамбургъ,
Цинанфу,
Циндао,
Чанчунь,
Шанхай,
Симоносеки,
Кобе,
Лондонъ,
Лосъ-Анджелосъ,
Ліонъ,
Гонконгъ,
Гонолулу,
Дайренъ (Дальній),
Калькутта,
Кайюанъ,
Сайгонъ,
Пекинъ,
Рангунъ,
Ріо-Жанейро,
Манила,
Мукденъ,
Нагасаки,
Нагоя,
Нью-чжуанъ,
Нью-Іоркъ,
Тяньцзинъ,
Токіо,
Ханькоу,
Харбинъ,
Санъ-Франциско
Сіатль,
Сингапуръ,
Сурабалъ,
Сидней.

Корреспонденты во всѣхъ важныхъ мѣстахъ міра.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ

ЕВРЕЙСКІЙ КОММЕРЧЕСКІЙ БАНКЪ.

THE FAR-EASTERN

JEWISH BANK OF COMMERCE

Правленіе въ городѣ Харбинѣ.

Производитъ слѣдующія операціи:

1) Пріемъ на текущіе счета и вклады въ иностранныхъ валютахъ,
2) Продажа и покупка иностранной валюты,
3) Переводы, покупка и продажа траттъ и выдача аккредитивовъ,
4) Комиссіонныя операціи по покупкѣ и продажѣ валюты, товаровъ и по страхованію недвижимостей, товаровъ и т. п.
5) Учетъ векселей и товарныхъ документовъ,
6) Выдача ссудъ подъ товары, дубликаты и т. п.
7) Пріемъ на храненіе товаровъ и цѣнностей.

Для цѣнностей имѣется въ помѣщеніи Банка специальная кладовая.

Сберегательная касса для мелкихъ вкладовъ.

ПРАВЛЕНІЕ: Предсѣдатель, **Соскинъ, И. Х.** Члены: **Фризеръ, Я. Д.,** и **Сапиро, Б. М.**
Предсѣдатель совѣта **Каганъ, А. І.**

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ЭЛЕКТРИЧЕСКИХЪ ПРЕДПРІЯТІЙ ВЪ СѢВЕРНОЙ МАНЬЧЖУРІИ.

Участковая, уг. Сквозной, наискось Городского Совѣта.

Производитъ отпускъ электрической энергіи какъ для магазиновъ, квартиръ, такъ и для промышленныхъ предпріятій.

Телефоны: Главн. конторы—Пристань № 35-13.
Отдѣленія—Новый Городъ № 22-78.

ИТАМИ и К⁰

ЭКСПОРТЪ и ИМПОРТЪ

Главная контора въ Дайренѣ: Абодзи-ціо. Телефонъ № 53-10.

ОТДѢЛЕНІЯ:

КОБЕ: Сакаемаци, 5 ціоме.
Тел. мотомаци № 289.

ХАРБИНЪ: Участковая ул., 36.
Тел. № 42-80 и 21-86.

ВЛАДИВОСТОКЪ: Пекинская ул., противъ
Японскаго консульства.

ТОРГОВЫЙ ДОМЪ

„ИНЖЕНЕРЪ“

В. Д. КОЛПАКОВЪ и П. П. ШЕВЧЕНКО.

Контора Т. Д. и Отдѣленія **перемѣщены** на Магазинную улицу., № 1 (противъ Городского сада).

1. ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНТОРА:

Проекты и смѣты. Постройка зданій. Ремонтъ. Внутренняя отдѣлка помѣщеній. Разныя строительныя работы и поставки.

2. МЕБЕЛЬНАЯ ФАБРИКА И МЕБЕЛЬНОЕ ОТДѢЛЕНІЕ:

Стильные гарнитуры. Простая мебель. Фанерныя издѣлія. Мебель готовая и на заказъ. Ремонтъ, храненіе и упаковка мебели.

Драпировка помѣщеній. Портьеры готовыя и на заказъ. Ковры: персидскіе, текинскіе, русскіе, китайскіе и др. Шелковые абажуры.

Имѣются новѣйшіе альбомы и журналы мебели.

Мебель собственнаго производства выпускается съ гарантіей безплатнаго ремонта.

3. ХУДОЖЕСТВЕННОЕ ОТДѢЛЕНІЕ:

Стильная отдѣлка фасадовъ. Художественная внутр. отдѣлка помѣщеній.

Картины. Гравюры. Барельефы. Металлопластика. Мраморная итальянская мозаика. Художественныя украшенія. Выжиганія по дереву, бархату и кожѣ. Роспись по стеклу. Стильная вышивка.

Исполненіе по заказу копій картинъ извѣстныхъ художниковъ.

Скульптурныя работы срочно выполняются въ собственн. мастерскихъ.

4. ДЕПО РОЯЛЕЙ И ПІАНИНО:

Піанино, рояли. Полировка, ремонтъ, настройка. Укупорка. Храненіе.

5. ТОРГОВЫЙ ОТДѢЛЪ:

На складѣ фанера разнаго дерева: липа, дубъ, ясень, береза, бархатъ, орѣхъ, ильмъ. Швейныя машины. Пишущія машины. Волосъ вареный. Концы. И проч.

При заказахъ мебели и строит. подрядахъ допускаются льготныя условія платежа. Срочность исполненія заказовъ гарантируется.

Г. Харбинъ. Телефонъ № 29-89.

ТОРГОВЫЙ ДОМЪ

БР. ГОЛОВАНОВЫ

Старинная Сибирская фирма существуетъ съ 1872 года.

Харбинъ, Мостовая, Гостиный дворъ, 9 и 9а.

МАГАЗИНЪ ТОВАРОВЪ-СВОЕЙ СПЕЦІАЛЬНОСТИ:

Обувь,
Шубы,
Шапки,

Рукавицы,
Перчатки,

Шерсть,
Вата,

Мѣховые и другіе товары.

Торговый домъ

БРИНЕРЪ и К°

во Владивостокѣ.

Пароходный и транспортный отдѣлъ: фрахтованіе судовъ подъ экспортные грузы, очистка грузовъ отъ пошлины, транспортныя и экспедиціонныя работы.

АГЕНТЫ:

American Asiatic Steamship Co.
Bank Line.
British India S. N. Co. Ltd.
Ben Line.
Ellerman, Bucknall S. S. Co., Ltd.
Eastern & Australian Steamship Co.
«Glen» Line.
Houlder, Middleton & Co., Ltd.
Indo-China Steam Navigation Co., Ltd.
Java-China-Japan Line.
Messageries Maritimes.
Norton, Lilly & Co.
Prince Line Ltd.
Royal Mail S. P. Co. («Shire» Line).
Steam Navigation Co., «Nederland».
John Warrack & Co.
Frank Waterhouse & Co., Inc.
Andrew Weir & Co.
Pacific Steamship Co. (Admiral Line).
Pacific Mail Steamship Co.
Sté des Consignataires Réunis.

Товарный и техническій отдѣлъ: матеріалы для построекъ, обувь и мануфактура, инструменты и скобяные товары, выписка машинъ и техническ. матеріаловъ.

Фабрика
и складъ **КОФЕ**

Торговаго
Дома — **И. Р. ГЛОНТИ и К°.**

Харбинъ.

Кофе нашего производства вырабатывается на самыхъ усовершенствованныхъ электрическихъ аппаратахъ (мельницахъ) самой послѣдней конструкціи. **Кофе** жарится, мелится и развѣшивается безъ прикосновенія рукъ на спеціально для этой цѣли приспособленныхъ машинахъ, посредствомъ которыхъ всѣ негодныя для питанія вещества удаляются, а потому за натуральность и абсолютную чистоту нашего продукта мы **ручаемся.**

По производству **Кофе** наша фабрика самая крупная на всемъ Дальнемъ Востокѣ, имѣющая возможность удовлетворить срочный заказъ въ любомъ количествѣ.

И. И. МАРКСЪ и К°

Пассажирское и грузовое движеніе
по рр. Сунгари и Амуру на собственныхъ пароходахъ, грузоподъемностью 500.000 пудовъ.

ХРАНЕНІЕ и СТРАХОВКА ГРУЗА.

МЕЛЬНИЦА сушилка, крупорушка, просорушка на Интендантскомъ разъѣздѣ Южной линіи К. В. ж. д.

ПОСТАВКА и ПОДРЯДЫ
муки сортовой, сѣянки, размола и отрубей лучшаго качества.

ПОКУПКА и ПРОДАЖА всевозможныхъ зерновыхъ злаковъ.

АДРЕСЪ: Харбинъ, Коммерческая, № 32.

Телефоны: Главной конторы № 32-81.
Мельницы . . . № 47-67.

Американское Акціонерное О-во

Г. А. БАШКИРОВЪ и КОМПАНІЯ

G. A. Bashkiroff & Company Ins.

НЬЮ-ІОРКЪ.

ОТДѢЛЕНІЯ: Берлинъ, Харбинъ, Владивостокъ.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ:

Искусственная кожа «Фабрикоидъ».

Порохъ. Пиралиновые листы.

Соединенная Компанія стальныхъ заводовъ: Желѣзо: сортовое, строительное, фасонное, черное кровельное, гальванизированное волнистое и гладкое и пр.

Проволока. Гвозди. Болты и гайки.

Рельсы, стрѣлки, костыли и пр.

Сталь инструментальная.

Трубы котельныя и газовыя.

Двигатели и станки.

СИБИРСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ

Всероссійскаго Центральнаго Союза потребительныхъ обществъ

„ЦЕНТРОСОЮЗЪ“

ТЕЛЕФОНЫ: 25-61, 21-61, 22-61 и 23-61.

Харбинская контора:
Новый Городъ, уголъ Бульварнаго проспекта
и Стрѣлковой улицы (собственный домъ).

Центральное Правленіе:
Москва, Новая Переведеновка, собств. домъ.
Правленіе Сибирскаго Отдѣленія:
г. Омскъ Акмолинской области.

УПРАВЛЕНІЕ Дальневосточными конторами сибирскаго отдѣленія «Центросоюза» въ Читѣ.

Всегда имѣются на складѣ для продажи разные сырьевые товары.

КОНТОРЫ И АГЕНТСТВА:

Въ Россіи (Европейской). Во всѣхъ центрахъ торговыхъ и промышленныхъ районовъ.

Въ Сибири: Барнаулъ, Иркутскъ, Новониколаевскъ, Тобольскъ, Кунгуръ, Славгородъ, Семипалатинскъ, Павлоградъ, Челябинскъ и др.

На Дальнемъ Востокѣ: Владивостокъ, Благовѣщенскъ, Срѣтенскъ, Хабаровскъ, Николаевскъ-на-Амурѣ, Никольскъ-Уссурійскій, Чита.

За границей: Шанхай, Кобе, Іокогама, Берлинъ, Санъ-Франциско, Нью-Іоркъ, Лондонъ, Марсель, Парижъ, Христіанія, Стокгольмъ, Копенгагенъ, Гельсингфорсъ, Константинополь.

СОБСТВЕННЫЯ ПРЕДПРІЯТІЯ:

Соляные промыслы.
Рыбные промыслы.
Мукомольныя мельницы.
Табачно-махорочныя фабрики.
Дубильные заводы.
Спичечныя фабрики.
Кирпичные и торфяные заводы.
Обувныя фабрики.
Мыловаренные заводы.
Картофельно-терочные и паточные заводы.
Кондитерскія и химико-развѣсочныя фабрики.
Механическія и столярныя мастерскія.
Консервные заводы.
Сушильные заготовки фруктовъ.
Сыроваренныя предпріятія.
Сборка сырья и пушнины.
Сборка масла для экспорта.
Пимокатныя и овчиношубныя мастерскія.
Собственныя издательства.
Собственный флотъ на Волгѣ, Мурманѣ, Енисеѣ, Оби и Томи.

Акц. Англо-Китайская Восточная Торговая Компанія.

Харбинъ.

Правленіе: 17 Fenchurch str., London E. C.

Отдѣленія: Харбинъ, Владивостокъ, Дайренъ и Кобе.

Адресъ для телеграммъ: Vostok, London, для отдѣленій **«Соя».**

I. Экспортный отдѣлъ:

Экспортъ зерновыхъ и масляничныхъ продуктовъ и масла бобоваго.

II. Маслобойный заводъ въ г. Харбинѣ.

Производство масла бобоваго фильтрованнаго и рафинировочнаго и жмыховъ
англо-американскаго образца.

III. Спеціальная отправка масла въ деревянныхъ бочкахъ америк. образца.

Михаилъ Дмитріевичъ

КАСАТКИНЪ.

Паровая вальцовая мельница, паровой механико-автоматическій маслобойный заводъ въ Харбинѣ,
8-й участокъ.

ТЕЛЕФОНЪ № 27-67.

Квартира: Биржевая ул., с. д., № 49, Телефонъ № 415.

Телеграфный адресъ: Харбинъ Касаткину.

Мельнично-Строительное и Техническое Т-во

ИНЖЕНЕРЪ

Н. Таракановъ и А. Ивановъ

МАНЬЧЖУРІЯ, ХАРБИНЪ, уголъ Коммерческой и Новогородней ул., собственный домъ.

Полное оборудованіе

МУКОМОЛЬНЫХЪ МЕЛЬНИЦЪ,

просорушекъ, крупорушекъ, зерносушилокъ и зернохранилищъ. Устройство спеціальныхъ мельницъ для размола: соли, мѣла, сѣры и проч.

Продажа и установка ПАРОВЫХЪ МАШИНЪ, паровыхъ котловъ, нефтяныхъ, газогенераторныхъ и др. двигателей внутренняго сгоранія, водяныхъ турбинъ, насосовъ и проч.

Продажа МЕЛЬНИЧНЫХЪ МАШИНЪ и принадлежностей, машинъ для лѣсопильныхъ, деревообдѣлочныхъ заводовъ, станковъ для мастерскихъ и пр. Кожаные, балатные и др. приводные ремни, канаты. Сита мельничныя: шелковыя, бронзовыя, стальныя и проч.

ТРАНСМИССІИ. Арматура для паровыхъ и другихъ установокъ, измѣрительные приборы.

Машинныя масла для всякихъ техническихъ цѣлей.

Фирма состоитъ представительницей лучшихъ европейскихъ и американскихъ заводовъ для Сѣверн. Китая.

БРАТЬЯ БЮЛЕРЪ

Машиностроительные и литейные заводы

УЦВИЛЬ (Швейцарія).

Основанъ въ 1860 г. **Число рабочихъ 2,000 чел.**

Отдѣленіе: Харбинъ, Китайская, 56. Довѣренный Э. Э. Бруннеръ.

МАШИНЫ ДЛЯ УСТРОЙСТВА:

Мукомольныхъ мельницъ и элеваторовъ.
Черепичныхъ и цементныхъ фабрикъ.
Пивоваренныхъ заводовъ.
Шоколадныхъ и макаронныхъ фабрикъ.
Прессы для печатанія газетъ системы «Duplex».
Устройство механическихъ и пневматическихъ транспортеровъ.

Имѣется для продажи: Настоящія швейцарскія шелковыя сита.

ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНАЯ И ТРАНСПОРТНАЯ
КОНТОРА

ТОА-БОЕКИ и Ко

ХАРБИНЪ-ПРИСТАНЬ.

Телефонъ № 26-86.

ОТДѢЛЕНІЯ:

Въ Чанчунѣ и Дайренѣ.

ЛѢСНОЕ ДѢЛО

Русскаго Торговопромышленнаго Т-ва

БР. ПОПОВЫ.

ХАРБИНЪ, АЖИХЕЙСКАЯ УЛИЦА, № 22/81.
ТЕЛЕФОНЫ №№ 39-81 и 44-03.

МИЦУЙ БУССАНЪ КАЙША

ЭКСПОРТЪ-ИМПОРТНАЯ КОНТОРА.

Основной капиталъ 100.000,000 енъ.

Агентство десяти самых крупныхъ страховыхъ обществъ въ Японіи съ капиталом 100.000,000 ен.

Харбинское Отдѣленіе: телеф. №№ 26-13, 29-81 и 42-13.

Товарный складъ на 8-мъ участкѣ, телеф. № 37-96.

SINDAKATO ITALO MANCESE
S. I. M.

EXPORT **IMPORT**

Milano, Viale Abruzzi, 43.
Harbin, Pecarnaia, 8.

ИТАЛЬЯНО-МАНЬЧЖУРСК. СИНДИКАТЪ.
С. I. М.

ЭКСПОРТЪ **ИМПОРТЪ**

Миланъ, Віалэ Абруцци, 43.
Харбинъ, Пекарная, 8.

Телеграфный адресъ: Италманчу—Миланъ, Италманчу—Харбинъ.

Китайскій Государственный Банкъ

ПРАВЛЕНІЕ ВЪ ШАНХАѢ.

110 ОТДѢЛЕНІЙ ВО ВСѢХЪ ГОРОДАХЪ КИТАЯ.

Банкъ въ Харбинѣ: Пристань, Корейская ул., № 6. **Банкъ въ Фуцзядянѣ: Главная улица, уголъ 3-ей.**

Капиталъ Банка (въ настоящее время) 12.279,800 мексиканскихъ долларовъ.

Ежегодная прибыль 2.023,187 мексиканскихъ долларовъ.

Ежегодное отчисленіе въ резервный фондъ 2.919,414 мексиканскихъ долларовъ.

Корреспонденты банка:

въ Лондонѣ, Парижѣ, Нью-Іоркѣ, Сан-Франциско, Токіо, Спѣши и Осака.

Вклады на текущіе счета только въ мексиканскихъ долларахъ.

Вклады на храненіе въ любой валютѣ.

Переводы по почтѣ и по телеграфу.

Общія банковскія операціи.

ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНАЯ КОМПАНІЯ

Т-во Сузуки и К°,

ХАРБИНСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.

Мостовая улица, 16.

Адресъ для телеграммъ: «КАНЕТАЦУ-ХАРБИН».

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО Ю.-М. Ж. Д. ПО ПРОДАЖѢ УГЛЯ.

ЭКСПОРТЪ:

Зерновые масляничные продукты и другіе.

ТЕЛЕФОНЫ:

Контора 23-82.
Контора 35-86.
Квартира 28-06.
Складъ Сузуки 27-96.
Угольный складъ 47-78

ИМПОРТЪ:

Сахаръ, джутовые мѣшки, мануфактура, пиво «Сакура» и другіе.

Собственные заводы и фабрики въ Японіи, Кореѣ, Китаѣ, Южной Маньчжуріи и Формозѣ.

Главная контора въ Кобе (Японія).

ОТДѢЛЕНІЯ:

Лондонъ, Ліонъ, Марсель, Нью-Іоркъ, Сеаттлъ, Портландъ, Санъ-Франциско, Техасъ, Гамбургъ, Портъ-Саидъ, Бомбей, Калькутта, Рангунъ, Сайгонъ, Сингапуръ, Батавія, Сурабая, Сидней, Буэносъ-Айресъ, Гонконгъ, Манила, Шанхай, Ханькоу, Амой, Сватоу, Циндао, Тяньцзинъ, Дайренъ, Чанчунь, Харбинъ, Владивостокъ, Аньдунъ, Сеулъ, Чемульпо, Фузанъ, Сейсинъ, Тайхоку, Тайнанъ, Кирунъ и въ разныхъ мѣстахъ Японіи.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

Списокъ діаграммъ VII

Предисловіе IX

ЧАСТЬ 1-я. ОБЩІЙ ОЧЕРКЪ СѢВЕРНОЙ МАНЬЧЖУРІИ.

I. Сѣверная Маньчжурія 1

Географическое положеніе (1). Климатъ (2). Пространство (4). Колонизація (5). Прямое и косвенное вліяніе Китайской Восточной желѣзной дороги на колонизацію Маньчжуріи (8). Населеніе (12).

II. Экономическое строеніе 17

Отрасли хозяйства (18). Экономическіе районы (23). Хозяйственныя особенности районовъ (26).

III. Административное устройство 31

Исторія административной организаціи (31). Дѣленіе провинцій (33). Провинціальныя учрежденія (35). Департаменты и управленія (37). Администрація полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дороги (43). Самоуправленія (43).

ЧАСТЬ 2-я. ДОБЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

А. Земледѣліе и хлѣбная торговля 51

IV. Земледѣліе . . . . . —

Землевладѣніе и землепользованіе (51). Скотъ (56). Мертвый инвентарь (58). Техника земледѣлія въ Сѣверной Маньчжуріи (60). Полевыя культуры Сѣверной Маньчжуріи (63). Посѣвная площадь (71). Пропорція культуръ и сѣвооборотъ (75). Густота сѣва и урожайность (78). Общій сборъ, потребленіе и избытки хлѣбовъ (80). Перспективы земледѣлія и колонизація (83).

V. Хлѣбная торговля 91

1. Общая характеристика хлѣбной торговли. Прошлое хлѣбной торговли Сѣверной Маньчжуріи (91). Отдѣльные виды хлѣбовъ; торговля ими (93). Сѣверная и южная хлѣботорговыя области (96). Хлѣбная торговля сѣвера и юга (97). Экспортныя направленія (99). Схема хлѣботорговли (100). *2) Хлѣботорговые районы* (101). *3) Хлѣбный фондъ* (110). *Мѣстная торговля. Торговля уѣздныхъ центровъ* (117). Запродажи (119). Хлѣбныя фирмы (121). Организація скупки (124). Торговля уѣздныхъ центровъ (127). *5) Хлѣбная торговля ж.-д. станцій* (129). Хлѣбныя фирмы, ихъ операціи (129). Сдѣлки (132). Торговыя сношенія (134). Платежи по хлѣбнымъ сдѣлкамъ (136). Формированіе партій (137). Мѣшки (138). Храненіе зерна (139). Погрузка (143). Накладные расходы (144). Налоги на хлѣбъ (145). *6) Хлѣбная торговля на пристаняхъ* (147). *7) Хлѣбная торговля Харбина и Чанчуня* (151). Харбинъ (151). Чанчунь (157). *8) Экспортная торговля.* Экспортныя направленія (159). Экспортная торговля (160). Бобы (162). Пшеница (166). Хлѣбныя цѣны. Особенности регистраціи хлѣбныхъ цѣнъ въ Маньчжуріи (171). Исторія хлѣбныхъ цѣнъ (172). Хлѣбныя цѣны въ дяо и въ долларахъ (178). Хлѣбныя цѣны въ отдѣльныхъ пунктахъ (180). Цѣны сроковыхъ сдѣлокъ (182). Факторы, опредѣляющіе абсолютную высоту хлѣбныхъ цѣнъ (184).

Стр.

VI. Торговля хлѣбомъ и транспортъ 187

1. Гужевыя перевозки (187). Грунтовые пути (188). Гужевой подвозъ хлѣба къ ж.-д. станціямъ (193). Дальній гужевой транспортъ (194). Сравнительная стоимость перевозки хлѣбныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ и гужомъ (195). Предѣлъ пониженія цѣнъ на гужъ (198). Перевозка «цза-хо». Направленія и районы гужевого вывоза (204). Кампанія 1921—1922 годовъ (207). Организація гужа (209). Гужевыя цѣны (212). *2. Водныя перевозки хлѣба* (215). Паровой транспортъ (215). Джоночное движеніе (219). Пристани (222). Итоги перевозокъ (224). Рѣчные фрахты (227). *3. Желѣзнодорожная перевозка хлѣба* (227).

Б. Животноводство и его продукты 233

VII. Общія условія животноводства. Овцеводство и коневодство 235

1. Районы животноводства (235). *2. Виды домашнихъ животныхъ* (238). *3. Овцеводство.* Районы закупокъ и численность овецъ (240). Экстерьеръ и продуктивность (242). Содержаніе и уходъ (244). Торговля овцами (245). Товарообмѣнъ и расходный бюджетъ монгольской семьи (248). Рынки сбыта баранины (250). Перевозка барановъ по Китайской Восточной жел. дор. (252). Условія перевозокъ (254). *4. Продукты овцеводства.* Торговля шерстью (255). Обработка шерсти (257). Цѣны на шерсть (260). Перевозка шерсти по Китайской Восточной жел. дор. (261). Перспективы рынка (264). Торговля овчинами (265). *5. Лошади, ослы и мулы* (268). Однокопытныя земледѣльческихъ районовъ (269). Табунное коневодство кочевниковъ (271). Районы закупокъ лошадей и рынки сбыта (273). Перевозка лошадей по Китайской Восточной жел. дор. (275). Продукты коневодства (277).

VIII. Крупный рогатый скотъ 287

1. Скотоводство и торговля скотомъ. Численность скота (281). Районы пастбищнаго скотоводства номадовъ (283). Районы закупокъ мясного скота въ Монголіи и организація торговли (287). Районы стойловаго содержанія крупнаго рогатаго скота (290). Спеціальный откормъ скота для убоя на мясо и организація торговли (292). Районы смѣшанной системы скотоводства (294). Заготовительныя цѣны (298). Рынки сбыта скота и мяса (299). Перевозки скота и мяса по Китайской Восточной жел. дор. (304). Правила перевозки скота и мяса по Китайской Восточной жел. дор. (307). *2. Продукты скотоводства* (308). Торговля шкурами и кожами (309). Торговля и перевозки животныхъ жировъ (313). Торговля и перевозки кишекъ (315). Боенскіе отбросы (316).

IX. Свиноводство. Птицеводство. Рыболовство 319

1. Свиноводство. Районы разведенія свиней (319). Перевозки свиней по Китайской Восточной жел. дор. (321). *2. Продукты убоя свиней* (324). *3. Птицеводство.* Разведеніе птицъ (327). Торговля яйцами (328). *4. Рыболовство* (331).

В. Лѣсное дѣло и остальные виды добывающей промышленности 335

X. Лѣса и лѣсопромышленность 337

Лѣса Сѣверной Маньчжуріи (337). Общія условія лѣсопромышленности (339). Кит. Вост. жел. дор. и лѣсопромышленность (341). Лѣсной районъ восточной линіи Китайской Восточной жел. дор. (342). Хинганскій лѣсной районъ (347). Нижне-Сунгарійскій лѣсной районъ (351). Гиринскій лѣсной районъ (353). Условія выработки матеріаловъ на концессіяхъ Сѣверной Маньчжуріи (355). Калькуляція себѣстоимости дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ (356). Факторы, тормозящіе развитіе лѣсопромышленности (359). Торговля лѣсомъ на мѣстномъ рынкѣ и Китайская Восточная жел. дор. (363). Вывозъ лѣса изъ Сѣверной Маньчжуріи (368). Южно-Маньчжурскій рынокъ (369). Вывозъ на рынки Китая (373). Заморскіе рынки (375). Перспективы вывоза Маньчжурскаго лѣса (379).

XI. Остальные виды добывающей промышленности 382

Ископаемыя богатства Сѣв. Маньчжуріи (382). Значеніе каменнаго угля для страны (382). Сорта угля, потребляемаго въ Сѣверной Маньчжуріи (383). Чжалайнорское мѣсторожденіе (386). Другія мѣсторожденія въ Сѣверной Маньчжуріи (389). Остальныя ископаемыя въ Сѣверной Маньчжуріи (390).

Стр.

ЧАСТЬ 3-я. ОБРАБАТЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 395

XII. Общія условія промышленности 397

Развитіе промышленности (397). Кризисъ промышленности (398). Вліяніе міровой войны (402). Промышленные центры (403). Снабженіе топливомъ (407). Рабочая сила (409). Правовое положеніе (411).

XIII. Мукомольная промышленность 413

Туземное и европейское мукомолье (413). Число и производительность мельницъ (415). Условія работы мельницъ (418). Значеніе колебанія цѣнъ на зерно (423). Себѣстоимость производства (428). Сорта муки (430). Вывозъ продуктовъ мукомолья (432). Желѣзнодорожные тарифы на продукты мукомолья (436). Мукомолье и Кит. Вост. ж. д. (440).

XIV. Маслобойная промышленность 443

Развитіе маслобойнаго дѣла (443). Условія производства (447). Условія сбыта (450). Транспортъ бобовыхъ продуктовъ (454). Настоящее положеніе и перспективы (459).

XV. Другія отрасли обрабатывающей промышленности 463

Винокуренное дѣло (463). Свекло-сахарное производство (467). Прочія отрасли (471).

ЧАСТЬ 4-я. ТОРГОВЛЯ, ДЕНЕЖНОЕ ОБРАЩЕНІЕ И КРЕДИТЪ . . . 475

XVI. Развитіе внѣшней и внутренней торговли 477

Съ 1895 по 1906 годъ (477). Послѣ войны (479). Торговый балансъ 1913 года (482). Міровая война (484). Послѣ 1917 года (487). Товарооборотъ 1920 и 1921 годовъ (490). Экспортная торговля въ 1921 году (494). Участіе С. Маньчжуріи во внѣшней торговлѣ Китая (495). Торговый балансъ С. Маньчжуріи (496)

XVII. Организація торговли 497

1. *Импортно-экспортная торговля* (497). Условія экспорта черезъ Владивостокъ (501). Экспортъ черезъ Дайренъ (502). Сравненіе восточнаго и южнаго направленій (502). Морская перевозка экспортируемыхъ продуктовъ (504). Страны назначенія экспортныхъ и происхожденія импортныхъ грузовъ (505). 2. *Размѣры внутренней торговли* (506). Строеніе грузооборота Харбина (508). Торговый оборотъ (511). 3. *Китайская торговля* (515). 4. *Транспортно-комиссіонныя конторы* (516). 5. *Объединенія торговаго класса* (520). 6. *Торговый оборотъ и правовая обстановка* (523).

XVIII. Денежное обращеніе въ С. Маньчжуріи 525

1. *Изъ исторіи денежнаго обращенія* (525). 2. *Современное состояніе денежнаго обращенія* (527). Серебро въ слиткахъ (528). Серебро въ чеканной монетѣ (529). Мѣдная чеканная монета (530). Бумажные денежные знаки (534). Три денежныя системы (542). Иностранная монета и кредитные билеты (542). 3. *Вліяніе денежнаго обращенія на народное хозяйство края* (543).

XIX. Кредитъ 547

1. *Общее состояніе кредита* (547). Ссудныя конторы (550). Ломбарды (551). Мѣняльныя лавки и конторы (552). Банкирскія конторы (553). Частные банки (553). Провинціальные правительственные и полуправительственные банки (557). Банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій и отдѣленія банковъ Китайскаго и Путей Сообщенія (563). Отдѣленія Китайскаго банка (563). Отдѣленія банка Путей Сообщенія (565). Банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій (566). 2. *Европейскій кредитъ* (566). 3. *Ссудныя операціи Кит. Вост. жел. дор.* (569). Кредитныя базы (572). Значеніе кредитныхъ базъ (574).

Стр.

ЧАСТЬ 5-я. КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА 575

XX. Работа дороги 577

Желѣзная дорога и хозяйство края (577). Грузовая работа (578). Распредѣленіе перевозокъ по мѣсяцамъ (581). Строеніе грузооборота (581). Главнѣйшіе грузы (584). Грузовые потоки (588). Пассажирское движеніе (589). Результаты эксплоатаціи (593).

XXI. Работа станцій 597

1. *Западная линія* (597). Ст. Маньчжурія—ст. Чжаромтэ (598). Ст. Маньчжурія (601). Станція Чжалайноръ (604). Станція Хайларъ (606). Станціи Цаганъ, Хорхонтэ, Вангунъ, Угуноръ, Хакэ, Чжаромтэ (608). Станціи Якэши—Няньцзышань (609). Станція Якэши (611). Разъѣздъ Хорго (612). Станція Иректэ (612). Станція Хинганъ (613). Станція Бухэду (614). Станція Ялу (614). Ст. Чжаланьтунь (615). Ст. Чингисъ-Ханъ (616). Ст. Турчиха—ст. Дуйциньшань (618). Ст. Фуляэрди (618). Станція Цицикаръ (619). Станція Аньда (621). Станція Маньгоу (623). Ст. Дуйциньшань (624). 2. *Восточная линія* (627). Ст. Ашихэ (630). Ст. Эрцендяньцзы—Эрдахэцзы (631). Ст. Маоэршань—р. Новый (633). Ст. Уцзими—Имяньпо (635). Лукашево—Сандаводи (637). Станція Шаньши—разъѣздъ Эхо (640). Ст. Модаоши—Даймагоу (642). Станціи Мулинь—Мацяохэ (643). Станціи Тайпинлинъ—Пограничная (645). Станція Пограничная (648). 3. *Южная линія* (649). Станція Уцзя (650). Станція Шуанченпу (650). Станція Цайцзягоу (652). Станція Санчахэ (653). Станція Таолайчжао (654). Ст. Лаошаогоу-Пристань (655). Ст. Лаошаогоу (655). Станція Яомынь (656). Станція Куаньченцзы (659). 4. *Харбинскій узелъ* (661). Ст. Харбинъ Центральный (667). Ст. Харбинъ 8-й участокъ (669). Ст. Харбинъ-Пристань (670). Ст. Харбинъ-Старый (672). Разъѣздъ Интендантскій (673.) Харбинское агентство (673).

XXII. Тарифы Китайской Восточной желѣзной дороги 675

I. *Тарифы до Русско-Японской войны* (675). II. 2-й періодъ: от Портсмутскаго мира до войны 1914—1917 гг. (678). Существующія ставки классовъ (679). III. 3-й періодъ: война и революція (682). IV. 4-й періодъ: современное состояніе тарифовъ (685). 6-я Конференція прямого К.-В.-Ю.-М. сообщенія (690). Дѣйствующія ставки тарифовъ (690).

Приложенія:

Приложеніе 1-е. Цифровыя данныя по 46 земледѣльческимъ уѣздамъ Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій, тяготѣющимъ къ Китайской Восточной жел. дор. I

Приложеніе 2-е. Цифровыя данныя по остальнымъ уѣздамъ Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій VI

Приложеніе 3-е. Источники цифровыхъ данныхъ IX

Приложеніе 4-е. Среднія мѣсячныя цѣны по еженедѣльнымъ котировкамъ Харбинской биржи XVII

Приложеніе 5-е. Населеніе полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дор. на 1921 годъ, по даннымъ Земельнаго Отдѣла Кит. Вост. жел. дор. XXI

Главнѣйшія опечатки XXV

СПИСОКЪ ДІАГРАММЪ.

Стр.

Физическая схема С. Маньчжуріи № 3 4
Общая схема Маньчжуріи и сопредѣльныхъ странъ № 1 8
Картограмма № 2. Плотность населенія по уѣздамъ 12
Діаграмма № 2а. Плотность населенія по районамъ . . . . . —
Картограмма № 4. Экономическіе районы, тяготѣющіе къ Кит. Вост. жел. дор. . . . 28
Политическая карта Маньчжуріи № 5 36
Діаграмма № 6. Посѣвная площадь, колонизаціонный фондъ и общія площади районовъ 80
Діаграмма № 7. Распространеніе посѣвовъ бобовъ по районамъ, въ % къ общей посѣвной площади . . . . . —
Діаграмма № 8. Распространеніе посѣвовъ пшеницы по районамъ, въ % къ общей посѣвной площади . . . . . —
Картодіагр. № 10. Потребленіе хлѣба и избытки къ вывозу по районамъ 88
Діаграмма № 10а. Торговый хлѣбный фондъ по видамъ хлѣбовъ и районамъ . . . . . —
Діаграмма № 11. Вывозъ хлѣбныхъ грузовъ изъ района Кит. Вост. жел. дор. желѣзной дорогою, водой и гужомъ, съ указаніемъ направленій вывоза 92
Діаграмма № 12. Желѣзнодорожныя перевозки хлѣбныхъ грузовъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ . . . . . —
Картогр. № $^9/_{21}$. Земледѣльческіе и хлѣботорговые районы и движеніе хлѣбныхъ грузовъ 104
Діаграмма № 13. Хлѣбныя отправки со станцій Кит. Вост. жел. дор. по періодамъ, хлѣботорговымъ районамъ и видамъ хлѣбовъ 120
Діаграмма № 14. Оборотъ хлѣбныхъ грузовъ въ Харбинѣ 152
Діаграмма № 15. Оборотъ хлѣбныхъ грузовъ въ Чанчунѣ 156
Діаграмма № 16. Среднія мѣсячныя цѣны на хлѣбъ по еженедѣльнымъ котировкамъ Харбинской биржи 172
Діаграмма № 17. Среднія годовыя цѣны за пудъ хлѣба по еженедѣльнымъ котировкамъ Харбинской биржи 176
Діаграмма № 18. Среднія мѣсячныя цѣны за періодъ 1908—1921 гг. въ золотыхъ копѣйкахъ на пшеницу, бобы и гаолянъ . . . . . —
Діаграмма № 19. Среднія цѣны по декадамъ на наличные бобы за кампанію 1921/1922 гг. —
Діаграмма № 20. Среднія по полумѣсяцамъ цѣны на пшеницу и бобы, наличные и на 1-й, 2-ой и 3-й сроки 184
Картогр. № 22. Районы тяготѣнія хлѣбныхъ грузовъ въ кампанію 1920/1921 гг. . . . 208
Діаграмма № 22а. Гужевой транспортъ хлѣба въ кампаніи 1920/1921 гг. и 1921/1922 гг. 212
Діаграмма № 23. Вывозъ хлѣба изъ района Кит. Вост. ж. д. по видамъ транспорта . 232
Діаграмма № 23а. Мѣсячныя перевозки хлѣба по Кит. Вост. жел. дор. . . . . . —
Діаграмма № 25. Рогатый скотъ. Число головъ скота на 100 шанъ посѣва по районамъ 240
Діаграмма № 26. Лошади, ослы и мулы. Число головъ на 100 шанъ посѣва по районамъ —
Діаграмма № 27. Овцы. Число головъ на 100 шанъ посѣва по районамъ . . . . . —
Діаграмма № 28. Свиньи. Число головъ на 100 шанъ посѣва по районамъ . . . . . —
Діаграмма № 29. Перевозки живого скота по Кит. Вост. жел. дор. съ 1912 по 1921 гг. включительно 304
Діаграмма № 30. Перевозки мясного товара по направленіямъ . . . . . —
Діаграмма № 31. Районы подгона скота къ важнѣйшимъ рынкамъ по видамъ его . . 306
Діаграмма № 33. Среднія мѣсячныя перевозки (за 1912—1921 гг.) разныхъ видовъ живого скота въ тысячахъ головъ 308

Стр.

Діаграмма № 34. Среднія мѣсячныя перевозки (за 1912—1921 гг.) живого скота и мясныхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ 308
Картограмма №35. Лѣсныя пространства Сѣверной Маньчжуріи 340
Діаграмма № 36. Количество лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, заготовленныхъ въ Сѣверной Маньчжуріи для нуждъ Кит. Вост. жел. дор. и вывезенныхъ по желѣзной дорогѣ для частнаго рынка въ 1913—1921 гг. 342
Діаграмма № 37. Поставка въ 1921 г. лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ на Кит. Вост. жел. дор. и вывозъ со станцій . . . . . —
Діаграмма № 39. Отправка лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ для нуждъ Кит. Вост. жел. дор. и для частнаго рынка со станцій восточной линіи Кит. Вост. жел. дор. въ 1921 году . . . . . —
Схема № 38. Концессій Восточнаго района 344
Діаграмма № 39а. Сравнительное развитіе лѣсныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтокъ къ лѣснымъ концессіямъ въ 1913 и 1921 гг. 346
Схема № 41. Концессій Хинганскаго района 352
Діаграмма № 42. Перевозки лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ по Кит. Вост. жел. дор. съ 1911 по 1921 гг., включительно 368
Діаграмма № 43. Перевозки: а) лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, б) дровъ съ 1911 по 1921 г. включительно . . . . . —
Діаграмма № 44. Помѣсячная отправка (средняя за 8 лѣтъ, 1913—1920): а) лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и б) дровъ . . . . . —
Діаграмма № 49. Максимальныя отклоненія отъ среднихъ годовыхъ цѣнъ на пшеницу и муку въ процентахъ 424
Діаграмма № 50. Издержки производства въ мукомольной промышленности въ 1913—1914 и въ 1920—1921 гг. 428
Діаграмма № 51. Издержки производства въ мукомольной промышленности . . . . . —
Діаграмма № 52. Элементы производства въ мукомольной промышленности въ % и общей ихъ суммѣ . . . . . —
Діаграмма № 53. Провозная плата на пшеницу, муку и отруби отъ ст. Китайской Восточной желѣзной дороги 436
Діагр. №№ 45 и 47. Отправка муки и жмыховъ со всѣхъ станцій Китайской Восточной желѣзной дороги 440
Діагр. №№ 46 и 48. Отправка муки и жмыховъ со станцій Китайской Восточной желѣзной дороги среднія за пятилѣтія 1911—1915, 1916—1920 и въ 1921 г. . . . . . —
Діаграмма № 47а. Вывозъ по желѣзной дорогѣ бобовъ, жмыховъ и бобоваго масла за 1920 и 1921 гг. по мѣсяцамъ 452
Діаграмма № 47б. Вывозъ по желѣзной дорогѣ бобовъ, жмыховъ и бобоваго масла за 1913—1921 гг. . . . . . —
Діаграмма № 67. Средніе мѣсячные курсы на Харбинской биржѣ—золотого рубля за 1913 г. и ена—за 1914, 1915, 1916 и 1921 гг.—на дяо Гиринское и Цицикарское 540
Діаграмма № 54. Грузовые потоки на Кит. Вост. жел. дорогѣ за 1913 г. 588
Діаграмма № 55. Грузовые потоки на Кит. Вост. жел. дорогѣ за 1920 г. 590
Діаграмма № 56. Грузовые потоки на Кит. Вост. жел. дорогѣ за 1921 г. 592
Діаграмма № 57. Работа станцій Западной линіи Кит. Вост. жел. дор. за 1921 г. 604
Діаграмма № 58. Работа станцій восточной и южной линій Кит. Вост. жел. дороги за 1921 г. 636
Схема № 59 Харбинскаго узла 668
Діаграмма № 60. Грузооборотъ Харбинскаго узла за 1920 и 1921 гг. 670
Діаграмма № 61. Грузооборотъ К. В. ж. д. и Харбинскаго узла за 1921 г 672
Діаграмма № 62. Грузооборотъ Харбинскаго узла и отдѣльныхъ его станцій за 1921 г. 674

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Настоящая попытка экономическаго описанія Сѣверной Маньчжуріи является результатомъ обслѣдованія края, которое было произведено въ 1921 году Управленіемъ Китайской Восточной желѣзной дороги при посредствѣ особаго Экономическаго Бюро.

Бюро, открывшее дѣйствія въ маѣ 1921 года подъ руководствомъ И. А. Михайлова, начало работы съ детальнаго изученія литературныхъ и архивныхъ матеріаловъ. Всѣ харбинскія общественныя библіотеки и многія частныя, желѣзнодорожные архивы и хранилища административныхъ учрежденій были обслѣдованы для извлеченія необходимыхъ данныхъ: историческихъ, описательныхъ и картографическихъ.

Списокъ использованныхъ литературныхъ матеріаловъ столь великъ, что его не пришлось включить въ книгу. Нельзя, однако, не отмѣтить, что основнымъ матеріаломъ служилъ двухтомный трудъ агентовъ Управленія дороги П. Н. Меньшикова, П. Н. Смольникова и А. И. Чиркова (томъ I—Гиринская провинція, томъ II—Хэйлунцзянская провинція), давшихъ относящееся къ 1914—15 гг. содержательное описаніе большей части уѣздовъ Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій. Книга эта была тѣмъ болѣе цѣнна для Бюро, что руководитель обслѣдованія 1914—15 гг. П. Н. Меньшиковъ принималъ ближайшее участіе въ работахъ Бюро, любезно помогая своими совѣтами и указаніями.

Въ дальнѣйшемъ были предприняты мѣры для сосредоточенія статистическихъ матеріаловъ отъ административныхъ и общественныхъ учрежденій и частныхъ лицъ. Многочисленныя выборки изъ матеріаловъ желѣзнодорожной коммерческой статистики были исполнены статистическимъ отдѣленіемъ Коммерческой Части подъ руководствомъ С. Г. Обуховича, много содѣйствовавшаго успѣху работъ Бюро.

Высшая администрація Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій любезно предоставила статистическія данныя провинціальныхъ департаментовъ. Повѣрочнымъ матеріаломъ служила уѣздная статистика, собранная путемъ анкеты отъ уѣздныхъ начальниковъ и коммерческихъ обществъ.

Харбинскій Биржевой Комитетъ оказалъ цѣнное содѣйствіе Бюро предоставленіемъ имѣющихся въ его распоряженіи матеріаловъ. Предсѣдатель К-та Н. В. Водянскій и секретарь Н. М. Доброхотовъ много помогли ознакомленію Бюро съ состояніемъ торговли въ краѣ. Управленіе китайскихъ морскихъ таможенъ въ Харбинѣ во главѣ съ г. Д‘Анжу предоставляло Бюро разнообразныя свѣдѣнія о размѣрахъ экспорта и импорта товаровъ. Японское Генеральное Консульство снабдило Экономическое Бюро матеріалами о работѣ японскихъ фирмъ.

На-ряду со сводкой, провѣркой и разработкой всѣхъ этихъ матеріаловъ шло мѣстное обслѣдованіе, которое было проведено путемъ посѣщенія агентами Бюро тяготѣющихъ къ Китайской Восточной жел. дорогѣ мѣстныхъ торговыхъ и административныхъ центровъ (какъ по линіи дороги, такъ и внѣ ея), всѣхъ желѣзнодорожныхъ станцій, разъѣздовъ и пристаней рѣки Сунгари, а также лѣсныхъ концессій и главныхъ вывозныхъ морскихъ портовъ.

Во всѣхъ этихъ пунктахъ производился опросъ административныхъ и желѣзнодорожныхъ агентовъ, представителей фирмъ и общественныхъ организацій. Особую помощь оказали въ этой работѣ китайскія коммерческія общества, съ которыми Бюро установило постоянныя и прочныя связи.

Данными, полученными при обслѣдованіи, заполнялись опросные бланки —основной и два спеціальныхъ, посвященныхъ работѣ станцій и гужевымъ перевозкамъ.

Въ мѣстномъ обслѣдованіи принималъ участіе весь составъ Бюро: И. А. Михайловъ, Т. В. Бутовъ, А. С. Мещерскій, И. В. Павловъ, В. И. Суринъ, Н. К. Федосѣевъ, П. Е. Ковырковъ, Е. Е. Яшновъ, А. Г. Скерстъ, А. Ф. Яголковскій, Д. Д. Шестериковъ, Г. А. Богдановъ, Н. Н. Кармазинскій и переводчики В. И. Нечаевъ, И. А. Отодракъ, Ванъ Цзин-фу и И. М. Воищевъ.

Главное вниманіе обращено было на состояніе земледѣлія, скотоводства, лѣсного дѣла, обрабатывающей промышленности, торговли ихъ продуктами, кредита и денежнаго обращенія и работу желѣзной дороги. Прочія отрасли хозяйства края освѣщались лишь попутно.

Подготовительныя работы къ обслѣдованію начались въ срединѣ мая 1921 года и уже въ февралѣ 1922 года было приступлено къ печатанію книги. Сколь ни кратокъ этотъ срокъ, позволительно отмѣтить, что за тотъ же періодъ времени силами Экономическаго Бюро произведенъ рядъ другихъ работъ, лишь косвенно связанныхъ съ обслѣдованіемъ: проектированіе различныхъ мѣропріятій по улучшенію коммерческой работы Кит. Вост. жел. дороги, пересмотръ отдѣльныхъ тарифовъ, составленіе проекта новаго мѣстнаго тарифа, установленіе постоянной связи съ коммерческими кругами на мѣстахъ и информація ихъ о мѣропріятіхъ жел. дороги и, наконецъ, сложная работа по кодификаціи дѣйствующихъ на дорогѣ правилъ и постановленій, касающихся коммерческихъ операцій.

На-ряду съ широкимъ содѣйствіемъ, оказывавшимся Экономическому Бюро съ разныхъ сторонъ, обслѣдованіе встрѣтило и нѣкоторыя трудности: поѣздки на мѣста въ глубь страны нерѣдко были невозможны изъ-за наличія хунхузскихъ шаекъ, и даже обстоятельное обслѣдованіе вблизи линіи порою встрѣчало затрудненія.

Если, тѣмъ не менѣе, работу удалось исполнить, Экономическое Бюро всецѣло обязано этимъ всегда вдохновлявшей его настойчивости и твердому руководству г. Управляющаго дорогою, а также сочувственному вниманію, которымъ оно было удостоено со стороны административныхъ учрежденій, коммерческихъ предпріятій, общественныхъ организацій, желѣзнодорожныхъ агентовъ и видныхъ спеціалистовъ по отдѣльнымъ отраслямъ.

Принося глубокую благодарность всѣмъ, оказавшимъ помощь въ обслѣдованіи и разработкѣ его матеріаловъ, Экономическое Бюро считаетъ долгомъ отмѣтить, что отдѣльныя главы настоящей книги прочтены въ рукописи или въ корректурѣ Э. Э. Анертомъ, Б. В. Скворцовымъ, М. И. Гейманъ, г. Г. Якобсен, К. К. Луневскимъ, П. А. Чистяковымъ, П. Н. Меньшиковымъ, А. В. Цеклинскимъ, Г. Л. Миленко, С. І. Загорскимъ, сдѣлавшими много важныхъ указаній и замѣчаній.

Какъ уже отмѣчено выше, не всѣ отрасли хозяйства изучались съ одинаковымъ вниманіемъ. Быть-можетъ, въ книгѣ имѣется немало пробѣловъ, и недосмотровъ.

Послѣдующія изслѣдованія, несомнѣнно, дополнятъ и исправятъ этотъ трудъ, который является однимъ изъ первыхъ шаговъ къ изученію края, поражающаго своими ресурсами и возможностями.

Главы первая и вторая составлены И. А. Михайловымъ совмѣстно съ Е. Е. Яшновымъ, третья—В. И. Нечаевымъ, четвертая—Е. Е. Яшновымъ, пятая и шестая—Н. К. Федосѣевымъ, седьмая, восьмая и девятая—А. С. Мещерскимъ, десятая и одиннадцатая—В. И. Суринымъ, двѣнадцатая, тринадцатая, четырнадцатая и пятнадцатая—П. Е. Ковырковымъ, шестнадцатая—А. Г. Скерстъ и Е. Е. Яшновымъ, семнадцатая—А. Г. Скерстъ, Е. Е. Яшновымъ, Н. К. Федосѣевымъ и А. Ф. Яголковскимъ, восемнадцатая и девятнадцатая—Н. Н. Кармазинскимъ, двадцатая—Т. В. Бутовымъ, двадцать первая—Т. В. Бутовымъ и Л. И. Каменевымъ и двадцать вторая—В. Н. Касаткинымъ.

Всѣ діаграммы спроектированы А. Ф. Яголковскимъ. Счетныя работы вели А. В. Стальной и Н. С. Роговъ.

ЧАСТЬ I-Я.

Общій очеркъ Сѣверной Маньчжуріи.

I.

СѢВЕРНАЯ МАНЬЧЖУРІЯ.

Географическое положеніе.

Подобно китайскому двору, городу или внутреннему государству, Сѣверная Маньчжурія надежно укрѣплена естественными преградами. На западѣ, на сѣверѣ, на востокѣ она ограждена рѣчной системой Аргуни, Амура и Уссури. За этой водной преградой высятся стѣны горъ. Съ запада Большой Хинганъ надежно защищаетъ Маньчжурію отъ холодныхъ вѣтровъ. Представляя собой продолженіе горной цѣпи, тянущейся меридіанально черезъ весь Китай до Амура, онъ соединяется здѣсь съ нагорьемъ Ильхури-Алинь и высокой грядой Малаго Хингана, отдѣляющей Маньчжурію отъ Амура (по-китайски Хэйлунцзянъ—рѣка Чернаго Дракона). На западѣ Большой Хинганъ медленно спускается къ Аргуни, образуя высокое плато Барги.

На востокѣ сложная сѣть хребтовъ—отроговъ Тяньбошаня, подъ разнообразными названіями, тянется вдоль моря и Уссури, до сліянія ея съ Амуромъ. Изъ этихъ хребтовъ главнѣйшіе: Чжанъ-гуанъ-цай-линъ, Лао-ѣ-линъ и Тайпинлинъ.

Внутри огражденная горами развертывается громадная плодородная равнина, орошаемая Сунгари и ея притоками, которые спускаются съ этихъ горъ и образуютъ мощную рѣчную систему.

Сунгари (по-китайски—Сунгъ-хуа-цзянъ,—рѣка Кедроваго цвѣтка) беретъ свое начало на высотахъ юго-восточнаго узла хребтовъ, вытекая изъ озера, расположеннаго внутри бывшаго кратера на священной горѣ Бай-тоу-шань, достигающей 2,600 метровъ и дающей начало другой громадной рѣкѣ—Ялу. Таинственное озеро носитъ имя Ланъ-чанъ-шанъ—«Пучина Царя Драконовъ». Миѳическій горный духъ, царящій надъ озеромъ, рѣкой и краемъ, сообщилъ Сунгари священный характеръ.

Проложивъ себѣ дорогу по узкимъ горнымъ долинамъ, рѣка становится судоходной при выходѣ на равнину и, миновавъ холмистыя предгорья, широко разливается въ привольной степи. Затѣмъ отъ впаденія Хуланьхэ до устья Муданьцзяна опять ея воды сжаты въ высокой, но довольно узкой степной долинѣ. Далѣе внизъ берега становятся низменными, и рѣка раскидываетъ по обширной луговой степи свои излучины, часто раздѣляясь на рукава, образующіе множество поросшихъ кустарникомъ островковъ. Общее протяженіе рѣки составляетъ 1,750 верстъ.

Теченіе степныхъ рѣкъ обычно измѣнчиво. Сунгари часто мѣняетъ свое русло, занося иломъ прежнее теченіе и прокладывая новый путь.

В силу особенностей климата, подъемъ воды зависитъ, главнымъ образомъ, отъ лѣтнихъ дождей. Въ началѣ и концѣ лѣта, въ періоды сухой жары, уровень рѣки падаетъ, обнажая мели въ верхнемъ теченіи и перекаты въ нижнемъ, весьма затрудняющіе судоходство. Особенныя трудности представляетъ Сансинскій перекатъ, расположенный близъ устья Муданьцзяна, гдѣ уровень воды, случалось, падалъ ниже 2 футовъ.

Самый большой притокъ Сунгари—Нонни, которая собираетъ свои воды съ обильно накопляющихъ влагу склоновъ трехъ главныхъ хребтовъ запада —Б. Хингана, Ильхури-Алинь и Малаго Хингана. Въ верхнемъ теченіи она, какъ и вѣеръ ея притоковъ, протекаетъ среди скалистыхъ обрывовъ горъ. Затѣмъ горы смѣняются небольшими холмами, и, наконецъ, рѣка выходитъ въ обширную низменность, усѣянную озерами и болотами, солончаками и выходами соды и покрытую мѣстами буйной высокой травой.

Съ Малаго Хингана къ Сунгари стекаетъ Хуланьхэ. Изъ правыхъ притоковъ большое значеніе имѣютъ Лалиньхэ, Ашихэ, Маянхэ и быстрый Муданьцзянъ.

Всѣ лѣвые притоки берутъ начало съ Хинганскихъ цѣпей. Всѣ правые—спускаются съ высотъ юго-восточнаго Тяньбошанскаго узла. Эти послѣдніе въ наибольшей степени отличаются особенностями горныхъ потоковъ, стремительно прокладывающихъ дорогу въ узкихъ горныхъ долинахъ.

Въ Тяньбошанскомъ районѣ истоки Сунгари сближаются съ верховьями Ялу. Въ Монгольской степи Сунгари близко подходитъ къ верхнему теченію самой мощной рѣки маньчжурской рѣчной системы—Ляохэ, которая, до проведенія желѣзныхъ дорогъ, была единственной почти связью между Сѣверной Маньчжуріей и внутреннимъ Китаемъ.

Климатъ.

Климатъ Сѣверной Маньчжуріи далеко не опредѣляется ея широтнымъ положеніемъ. Расположенный къ сѣверу и югу отъ 45-й параллели, край находится на одной широтѣ съ Туркестаномъ, Каспійскимъ и Чернымъ морями, съ Турціей, средней Италіей, южной Франціей, Канадскими озерами и Ванкуверомъ.

Однако, средней годовой температурѣ Сунгарійской равнины соотвѣтствуютъ болѣе сѣверныя мѣста: средняя Волга, Московскій районъ, Данія.

По абсолютнымъ колебаніямъ температуры, соотвѣтствующія климатическія области расположены еще сѣвернѣе: сѣверъ Камчатской области, Байкалъ, сѣверъ Урала.

Январская температура равнины соотвѣтствуетъ измѣреніямъ Иркутска, Тобольска, Архангельска, южной Гренландіи и Сѣверной Аляски.

Іюльская температура совпадаетъ съ показаніями для Якутска, Иркутска, Вѣрнаго, Кіева, Вѣны и Нью-Іорка.

Теоретическая средняя годовая температура 45° сѣверной широты опредѣляется въ 9,6 Ц. выше нуля. Январская должна равняться плюсъ 0,8°, іюльская—плюсъ 22,0°. Однако, среднія температуры Сунгарійской равнины даютъ значительныя отклоненія. Среднія за 10 лѣтъ (1912—1921) измѣренія въ Харбинѣ даютъ годовую температуру въ плюсъ 3,1° (на 6,5 ниже нормы). Январское отклоненіе еще болѣе значительно. Средняя температура января составила минусъ 19,8° (на 20,6° ниже нормы). Іюльская температура была на уровнѣ плюсъ 23,3° (на 1,3° выше нормы).

Слѣдовательно, надлежитъ признать, что равнина значительно холоднѣе, чѣмъ ей причитается быть по географическому положенію.

Нормальная температура лѣтомъ объясняется значительной лѣтней облачностью, умѣряющей температуру. Зимніе холода усилены вліяніемъ Якутской области, сухостью зимняго материковаго муссона и сильными вѣтрами въ началѣ холодовъ, уносящими тепло замерзающихъ рѣкъ въ другія области. Колебанія влажности воздуха въ теченіе года въ Маньчжуріи болѣе велики, чѣмъ въ какомъ-либо другомъ мѣстѣ на землѣ.

Если таково положеніе въ рѣчной равнинѣ, защищенной отъ сѣверныхъ вѣтровъ высокими хребтами, то на западномъ и сѣверномъ склонахъ хребтовъ тепла еще меньше. Средняя годовая температура Хайлара за 10 лѣтъ опредѣлилась на уровнѣ минусъ 2,6° (на 5,7° ниже, чѣмъ въ Харбинѣ). На высотахъ Б. Хингана годовая температура достигаетъ минусъ 4°.

Въ климатическомъ отношеніи край можно раздѣлить на три района: центральную равнину, западное Хинганское плато и восточныя долины. Наиболѣе благопріятныя условія представляетъ равнина, гдѣ выше годовая температура, больше тепла въ вегетаціонный періодъ и выше средняя температура этого періода.

Это видно изъ слѣдующей таблицы:

	Высота надъ уровнемъ моря	Средняя температура вегетац. періода	Сумма тепла за вегет. періодъ (°Ц.)	Средняя годовая температура	Дни безъ мороза
Равнина	около 150 м.	17,3	2638,9	2,4	145
Востокъ	200—500 м.	16,1	2463,9	2,0	129
Западъ	600—700 м.	14,3	2181,5	2,9	106

На западѣ и на востокѣ лишь три лѣтнихъ мѣсяца—іюнь, іюль и августъ—бываютъ безъ заморозковъ. Въ центрѣ и на югѣ свободенъ отъ заморозковъ и сентябрь.

Размахъ колебаній температуры—разница между наибольшими отсчетами въ теченіе мѣсяца—не одинаковъ въ теченіе года. Этотъ размахъ сравнительно малъ лѣтомъ и вдвое больше весною и осенью.

Распредѣленіе осадковъ по мѣсяцамъ года чрезвычайно неравномѣрно. Первые и послѣдніе мѣсяцы даютъ ничтожное количество осадковъ—снѣжный покровъ крайне тонокъ. Весна обычно засушлива. Зато лѣтніе мѣсяцы отличаются необыкновеннымъ количествомъ осадковъ. Достаточно привести среднія десятилѣтнія данныя по Харбину: въ январѣ и февралѣ выпало 8,0 мм. осадковъ, въ іюнѣ и іюлѣ—257,4, въ ноябрѣ и декабрѣ—14,7. Два лѣтнихъ мѣсяца дали половину осадковъ за годъ (537,6).

Малыя количества снѣга избавляютъ край отъ весеннихъ половодій. Но лѣтніе ливни даютъ прибыль воды, а иногда и вызываютъ наводненія вслѣдствіе того, что обширные водосборы поверхности горъ даютъ возможность накопленія значительныхъ запасовъ дождевой воды, а узкія долины не всегда могутъ быстро пропустить эту воду.

Замерзаніе и вскрытіе рѣкъ происходитъ обычно въ концѣ ноября и въ началѣ апрѣля.

В общемъ, климатъ края можно характеризировать, какъ рѣзко континентальный зимой и морской лѣтомъ. Особенностью его являются рѣзкіе переходы отъ одного типа къ другому. Глубокой осенью въ затишье бываютъ лѣтніе теплые часы, и лѣтнимъ раннимъ утромъ случаются часы ощутительнаго холода. Зимой путнику иногда приходится отогрѣвать руки объ накаленную солнцемъ глыбу, противоположная сторона которой покрыта льдомъ.

Лѣто наступаетъ неожиданно и стремительно. Зелень покрываетъ деревья и землю съ внезапной и удивительной быстротой послѣ первыхъ дождей. Затѣмъ приходятъ жары, во время которыхъ ливни, короткіе, но обильные, перемежаются съ яркимъ солнечнымъ сіяніемъ. Мѣсяцы съ температурнымъ максимумомъ оказываются и мѣсяцами максимумовъ осадковъ.

Рѣзкіе переходы отъ тепла къ холоду и отъ сухости къ сырости неблагопріятно отражаются на растительности. Они ухудшаютъ качество какъ древесины, такъ и травъ, и являются главнымъ препятствіемъ къ развитію садоводства. Они лишаютъ аромата цвѣты и пчелиный медъ.

Нельзя, однако, не отмѣтить, что Маньчжурскій климатъ имѣетъ свои положительныя стороны—особенно для земледѣлія. Влажность лѣта облегчаетъ повторныя пропашки. Неизмѣнные лѣтніе дожди обезпечиваютъ хлѣба достаточнымъ запасомъ влаги. Если хлѣба ранняго сѣва иногда и страдаютъ въ случаѣ запозданія дождей, то основные маньчжурскіе посѣвы гарантированы отъ засухи. Полнаго неурожая бобовъ не бываетъ—развѣ только отдѣльныя поля пострадаютъ отъ наводненія въ долинахъ горныхъ рѣкъ.

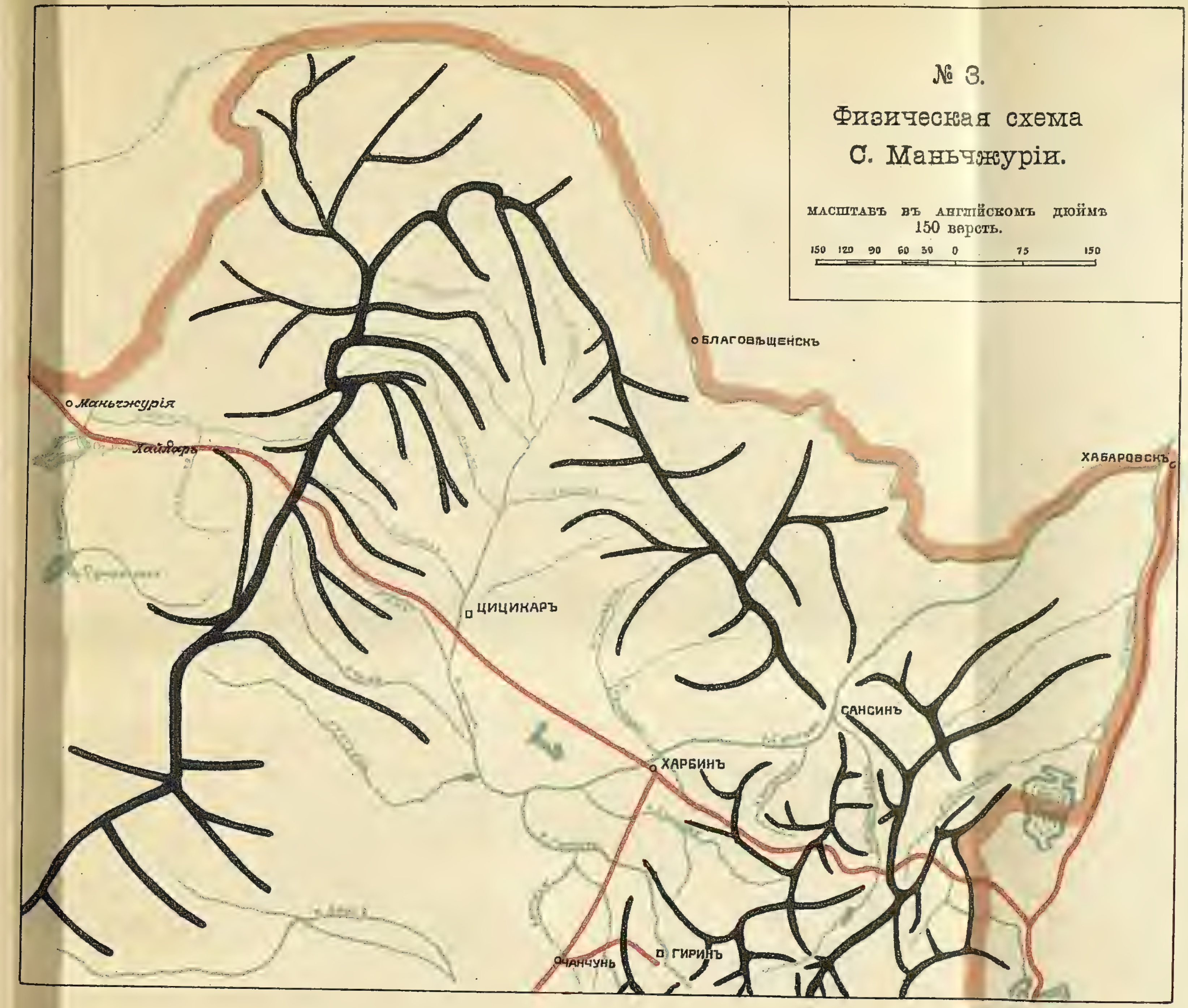
Вслѣдъ за дождями сухой періодъ наступаетъ съ отчетливой точностью, обезпечивая наилучшія условія для уборки позднихъ злаковъ.

Какъ ни сурова безснѣжная зима, но она спасаетъ поля отъ насѣкомыхъ и грызуновъ. Она же открываетъ удивительныя возможности зимней перевозки по скованнымъ морозами дорогамъ.

Пространство.

Географическое строеніе края, предопредѣлившее его экономическую организацію, является источникомъ нѣкоторыхъ затрудненій при опредѣленіи его границъ. Если западная, сѣверная и восточная границы естественно опредѣлены, то на югѣ, юго-западѣ и юго-востокѣ такихъ естественныхъ границъ нѣтъ.

Отсюда возникаютъ разногласія, гдѣ провести разграничительную линію между Сѣверной и Южной Маньчжуріей. Разрѣшая этотъ вопросъ, мы полагаемъ, что не можетъ быть раздѣленій безусловныхъ и неизмѣнныхъ. Раздѣ-



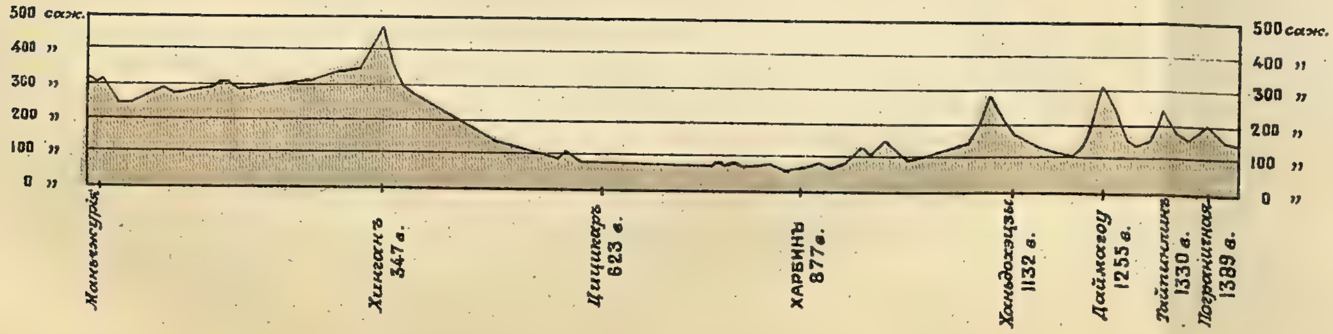
№ 3.

Физическая схема С. Маньчжуріи.

Масштабъ въ англійскомъ дюймѣ 150 верстъ.

150 120 90 60 30 0 75 150
Благовѣщенскъ
Маньчжурія
Хайларъ
Хабаровскъ
Цицикаръ
Сансинъ
Харбинъ
Чанчунь
Гиринъ

Продольный профиль главной линіи К. В. ж. д.



леніе края зависитъ отъ точки зрѣнія, съ которой край изучаютъ, и отъ момента краевой исторіи, который подвергается изученію.

Съ точки зрѣнія *административной* Сѣверная Маньчжурія ограничена предѣлами Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій и Хулунбуирскаго округа (Барги).

Съ точки зрѣнія *торговой* въ составъ Сѣверной Маньчжуріи входятъ лишь тѣ районы, которые тяготѣютъ къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. Сфера такого тяготѣнія различна для отдѣльныхъ продуктовъ. Хлѣбъ и лѣсъ изъ многихъ уѣздовъ двухъ сѣверныхъ провинцій совершенно не поступаютъ на Китайскую Восточную дорогу. Съ другой стороны, эта дорога отправляетъ скотъ не только хэйлунцзянскій, гиринскій и хулунбуирскій, но также изъ Мукденской провинціи и изъ сеймовъ Внутренней Монголіи.

Очертанія этихъ районовъ весьма неустойчивы. Проведеніе новыхъ дорогъ и затрудненія въ эксплоатаціи старыхъ, обмеленіе или углубленіе рѣкъ, измѣненія конъюнктуры цѣнъ,—все это быстро измѣняетъ предѣлы сферъ торговаго тяготѣнія.

Поэтому, въ предлагаемой книгѣ не будетъ дано Сѣверной Маньчжуріи, заключенной въ незыблемыя очертанія. Каждая глава будетъ выяснять сферу тяготѣнія отдѣльнаго продукта. Въ главѣ же вступительной, обращаясь къ опредѣленію пространства края, мы будемъ имѣть въ виду административныя границы края.

Для Хэйлунцзянской провинціи и Барги весьма полный и тщательно разработанный матеріалъ относительно площадей и уѣздовъ содержится въ атласѣ, изданномъ Главнымъ Межевымъ и Колонизаціоннымъ Управленіемъ этой провинціи.

Обмѣръ границъ по сводной картѣ этого атласа позволилъ опредѣлить площадь Хэйлунцзянской провинціи въ 473,608 кв. верстъ и Барги (съ новымъ уѣздомъ Со-лунь)—въ 171,444 кв. верстъ.

По Гиринской провинціи наиболѣе точныя свѣдѣнія приведены въ извѣстномъ трудѣ П. Н. Меньшикова.

На основаніи всѣхъ этихъ данныхъ пространство Сѣверной Маньчжуріи опредѣлится въ такихъ размѣрахъ:

	Кв. верстъ	Кв. ли.	Тыс. шанъ (2/3 дес.).
Хэйлунцзянская провинція	473,608	1.624,477	73,100
Барга	171,444	588,053	26,463
Гиринская провинція	241,102	829,231	37,316
Всего. .	886,154	3.041,761	136,879

Такимъ образомъ, Сѣверная Маньчжурія по пространству превосходитъ вмѣстѣ взятыя Амурскую и Приморскую области (869,200 кв. верстъ) и на 30% превышаетъ поверхность Германіи въ ея до-военныхъ предѣлахъ.

Колонизація.

Географическое строеніе и климатическія условія были важнѣйшимъ факторомъ, предопредѣлившимъ формы колонизаціи края, политическое его тяготѣніе, экономическія связи и всю систему хозяйства.

Въ открытыя съ юга ворота, пользуясь теченіемъ рѣкъ, пришли китайскіе колонисты, постепенно освоившіе равнину и проникшіе въ плодородныя горныя долины. Они принесли съ собой навыки многовѣковой земледѣльческой культуры, торговлю, ремесло и основныя формы административной организаціи.

Вторымъ важнымъ факторомъ стала Китайская Восточная желѣзная дорога, проведеніе которой ускорило заселеніе края и связало его съ міровыми рынками.

Начало современныхъ политическихъ отношеній Маньчжуріи (и Монголіи) къ Китаю опредѣляется двумя моментами: во-первыхъ, завоеваніемъ объединившимися подъ властью Нурхаци (ум. въ 1626 году) монголо-маньчжурскими племенами собственнаго Китая и водворенія тамъ маньчжурской династіи Дай-цинъ (1644—1911 гг.) и, во-вторыхъ, начавшимся около того же времени (половина XVII вѣка) проникновеніемъ русскихъ на Амуръ. Новая династія, видѣвшая въ Маньчжуріи страну своихъ предковъ и основу своей власти, должна была стремиться сохранять интересы сородичей отъ напора какъ русскихъ, такъ и китайцевъ. Но выполненіе обѣихъ этихъ задачъ вело къ невольнымъ противорѣчіямъ. Защита отъ русскихъ требовала отказа отъ племенныхъ вольностей, централизаціи власти, укрѣпленія осѣдлости и организаціи переселенія. Все это, однако, противорѣчило интересамъ какъ маньчжурской аристократіи, такъ часто и насущнымъ потребностямъ рядовой массы мѣстнаго населенія.

Борьба этихъ противорѣчій составляетъ все содержаніе маньчжурской политики династіи Дай-цинъ. Въ концѣ-концовъ, побѣда обычно доставалась на долю болѣе жизненныхъ и національно-цѣнныхъ запросовъ Китая въ цѣломъ. Параллельно съ китаизаціей самой династіи замедленнымъ, но непрерывнымъ темпомъ шла и китаизація Маньчжуріи.

По примѣру русскихъ, начавшихъ строить на удобныхъ мѣстахъ укрѣпленные «остроги» (Албазинскій—въ 1651 г., Хабаровскій—въ 1652 г., Тункинскій—въ 1653 г., Нерчинскій—въ 1658 г. и т. д.), маньчжурское правительство тоже приступило къ сооруженію городовъ. Первымъ былъ построенъ Айгунь (1684 г.), затѣмъ Мэргэнь, (теперь Нуньцзянъ—въ 1686 г.). Черезъ эти города прошелъ первый военно-почтовый трактъ, связавшій Южную Маньчжурію съ Амуромъ. Въ 1692 г. былъ основанъ Бодунэ, ставшій впослѣдствіи исходнымъ пунктомъ для развитія колонизаціи монгольскихъ земель. За ними слѣдовали Цицикаръ (1691 г.), Хуланьченъ (1734 г. или даже ранѣе) и Хайларъ. Всѣ эти города были окружены глинобитными или деревянными стѣнами. Съ ихъ постройкой началось и болѣе дѣйствительное закрѣпленіе Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій за Маньчжурской династіей, фактически—за Китаемъ,

Такъ какъ наиболѣе удобнымъ путемъ сообщенія были рѣки, колонисты поднимались вверхъ по Ляохэ, оттуда перебрасывались на Сунгари и распространялись по ея притокамъ. Этому обязаны своимъ развитіемъ Чженцзятунь близъ Ляохэ, Бодунэ на Сунгари, Хуланьченъ на Хуланьхэ, Аченсянь на Ашихэ и Нингута (Нинань) на Муданьцзянѣ.

Первымъ осѣдлымъ китайскимъ элементомъ въ Сѣверной Маньчжуріи были хань-цзюни—китайцы, помогавшіе маньчжурамъ въ завоеваніи собственнаго Китая, и ихъ потомки. Наравнѣ съ маньчжурами они оказались обладателями обширныхъ земель и пользовались различными преимуществами. Затѣмъ, съ водвореніемъ Маньчжурской династіи, слухи о пустующихъ плодородныхъ земляхъ Маньчжуріи и Монголіи начали распространяться въ сѣверныхъ областяхъ собственнаго Китая. Оттуда по своей иниціативѣ потянулись переселенцы. Несмотря на протесты мѣстныхъ князей, ихъ притокъ все увеличивался. Переселенцы такъ или иначе входили съ князьями въ денежныя соглашенія, садились на ихъ земляхъ и платили имъ подати. Увеличеніе осѣдлаго сельскаго населенія вызвало образованіе городскихъ центровъ Хуайдэсянь, Чантуфу, Чжэнцзятунь, Факумынь и проч.). Въ концѣ-концовъ, постепенно появилась и китайская администрація.

Одновременно съ этимъ колонизаціонное значеніе имѣла и посылка войсковыхъ частей, предназначавшихся для охраны внѣшняго и внутренняго мира на окраинѣ. Нѣкоторая часть этихъ войскъ затѣмъ осѣла на мѣстѣ и постепенно принималась за привычный земледѣльческій трудъ. Есть основанія думать, что именно военный элементъ далъ первыхъ китайскихъ (не хань-цзюней) землепашцевъ въ Хэйлунцзянской провинціи. Наконецъ, нѣкоторую роль сыграла также высылка на окраину политическихъ и уголовныхъ преступниковъ. Но собственно китайская колонизація все же долгое время развивалась слабо. Лишь постепенно росло въ краѣ земледѣліе, отчасти за счетъ осѣдавшихъ понемногу туземныхъ племенъ (дауры, олоты и т. п.).

Въ то же время центральная власть упорно стремилась примирить задачу охраны края отъ русскихъ съ интересами мѣстнаго населенія путемъ особой военной организаціи его въ такъ-называемыя „знаменныя“ войска (ци-жень), куда должны были входить не только маньчжуры и хань-цзюни, но и обитавшія здѣсь тунгусскія и монгольскія племена; послѣднія, впрочемъ, выполняли свои обязанности не очень охотно, и процессъ ихъ поглощенія маньчжурской областной государственностью такъ и не былъ вполнѣ законченъ до самаго паденія Дайцинской династіи. Организація знаменныхъ войскъ до извѣстной степени была аналогична русскому казачеству и преслѣдовала тѣ же цѣли,—охраны окраинъ государства. Однако, въ силу своей разноплеменности она не обнаружила той же жизненной силы, уступивъ, въ концѣ-концовъ, поле битвы нивеллирующимъ шаблонамъ китайскаго административнаго управленія.

Но эта перемѣна произошла значительно позднѣе. Въ XVIII вѣкѣ Пекинъ продолжалъ заботиться объ укрѣпленіи знаменныхъ войскъ, организаціи рѣчного и почтоваго транспорта, о созданіи военно-пахотныхъ поселеній (гуань-тунь) и пограничныхъ военныхъ карауловъ. Колонизаціонныя мѣропріятія центральной власти имѣли въ виду только окраины Маньчжуріи, т.-е. побережья Амура и Аргуни, и отчасти новые сухопутные тракты. Планомѣрному заселенію края китайцами ставились всевозможныя препятствія,—вплоть до полнаго запрещенія (для китаянокъ переходъ на сѣверъ отъ Великой Стѣны былъ запрещенъ до 1878 г.).

Несмотря на это, земельная тѣснота въ собственномъ Китаѣ постепенно выгоняла въ Маньчжурію все новыя и новыя волны переселенцевъ. Медленно, но постоянно они осѣдали по направленію съ юга на сѣверъ. И въ то время, какъ офиціальная колонизація сѣверныхъ окраинъ Маньчжуріи и Монголіи не принесла существенныхъ результатовъ (до сихъ поръ китайскія побережья Амура и Аргуни пустынны), это самовольное передвиженіе неуклонно дѣлало свое дѣло: фактически отодвигало сѣверныя границы Китая.

Въ XVIII вѣкѣ этотъ процессъ протекалъ малозамѣтно, и его вліяніе сказывалось лишь въ южной части Сѣверной Маньчжуріи. Но въ XIX вѣкѣ онъ усилился, особенно въ періодъ 1820—1850 годовъ, когда колонизаціонный потокъ достигъ уже Хуланьчэна (къ сѣверу отъ Харбина). Выходцы изъ провинцій собственнаго Китая Чжи-ли и Шань-дунъ сначала обычно нанимались въ работники въ казенныхъ селеніяхъ, а затѣмъ арендовали земли у знаменныхъ. Постоянныя столкновенія, возникавшія на почвѣ земельныхъ отношеній между пришлыми арендаторами-китайцами и мѣстными землевладѣльцами, вызвали необходимость урегулированія переселенческаго дѣла. Въ 1860 г. цзянъ-цзюнь Тебцина представилъ докладъ съ просьбой офиціально разрѣшить переселеніе китайцевъ въ Ху-лань, чтобы путемъ обложенія распаханныхъ ими земель получить средства на содержаніе войскъ. Дѣйствительныя же причины этого ходатайства заключались въ Айгунскомъ и Пекинскомъ договорахъ и усиленіи русскаго вліянія (переименованіе Усть-Зейской станицы въ Благовѣщенскъ). Поэтому разрѣшеніе было дано, и 2 милліона шанъ свободной земли открылись для переселенцевъ. Но послѣдніе хлынули въ такомъ большомъ количествѣ, что мѣстныя власти не могли справиться съ ихъ устройствомъ, да и съ мѣстъ начали раздаваться протесты. Поэтому свободное переселеніе то запрещалось, то снова разрѣшалось, пока въ 1878 году оно не было освобождено отъ послѣднихъ путъ. Съ этого времени переселенцы потекли непрерывнымъ потокомъ. За 20 лѣтъ, съ 1861 по 1881 гг., въ предѣлахъ нынѣшнихъ уѣздовъ Цинъ-ганъ, Ланъ-си, Ху-лань, Ба-янь и Суй-хуа, т.-е. въ районѣ средняго теченія Сунгари, обосновалось до 200,000 семей китайскихъ переселенцевъ.

Прямое и косвенное вліяніе К. В. ж. д. на колонизацію Маньчжуріи.

Слѣдующимъ толчкомъ къ усиленію китайской колонизаціи Маньчжуріи послужили начавшіеся въ первой половинѣ 90-хъ годовъ прошлаго вѣка переговоры о проведеніи желѣзной дороги черезъ Сѣверную Маньчжурію. Районъ переселенія былъ распространенъ къ сѣверу-востоку—на область Тунъкэнь (теперь Хай-лунь, Тунъ-бей, Ванъ-куй), гдѣ было отведено для заселенія до 1,5 милл. шанъ. Повидимому, такая площадь и до сихъ поръ тамъ не освоена.

Постройка желѣзной дороги застала такое положеніе вещей:

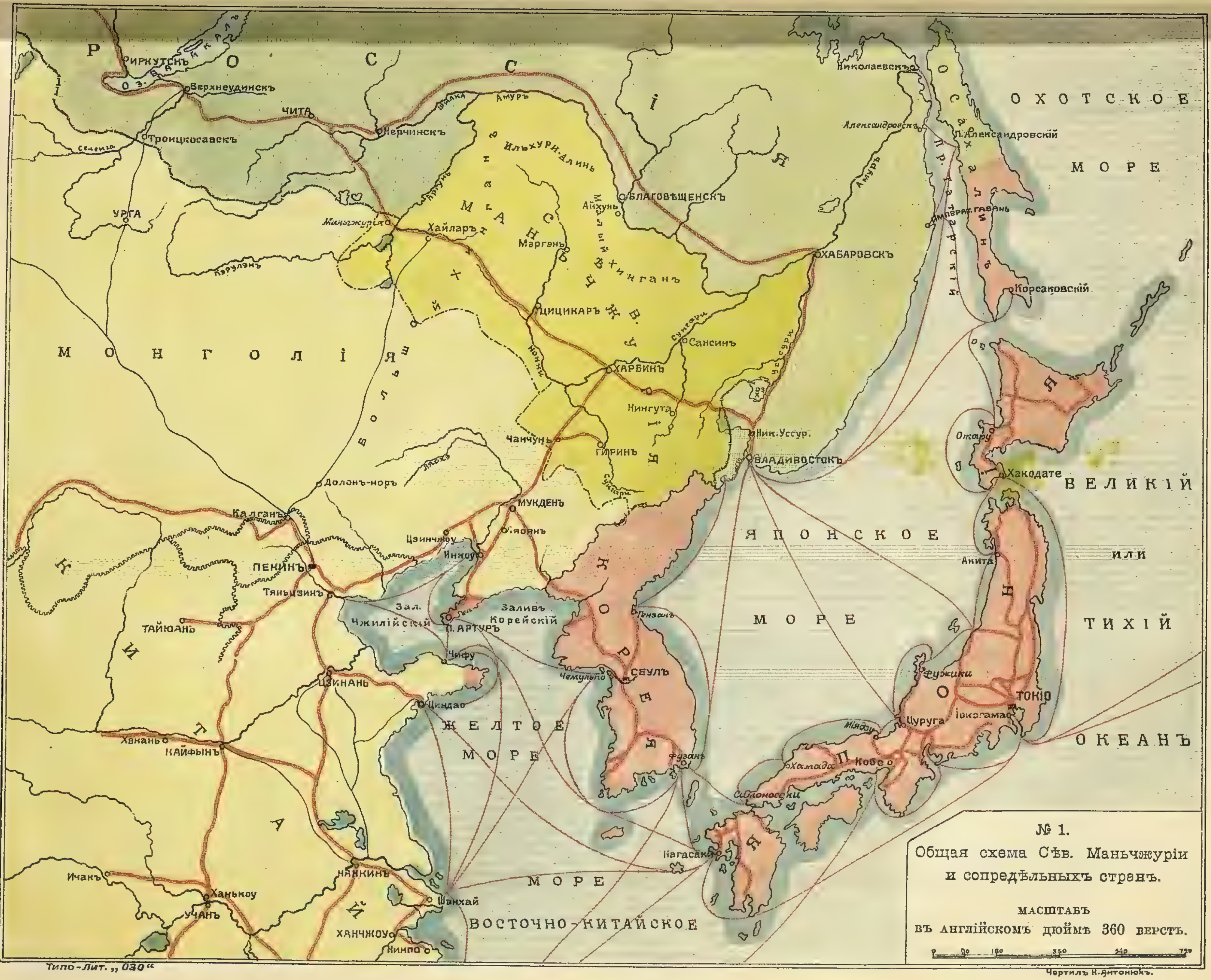
1. Участокъ дороги Маньчжурія—Хинганъ прошелъ черезъ Баргу, заселенную кочевниками.

2. Участокъ Хинганъ—Чингисъ-Ханъ—черезъ владѣнія бродячихъ и никому фактически не подчинявшихся орочонъ.

3. Участокъ Чингисъ-Ханъ—Цицикаръ—по мѣстности (вблизи точно не опредѣленной границы хошуна Чжалайтэ Чжеримскаго сейма), находившейся фактически во владѣніи Маньчжурской династіи. Заселенными пунктами здѣсь были лишь Цицикаръ и нѣсколько деревень вблизи него.

4. Участокъ Яньтуньтунь—Маньгоу—черезъ владѣнія хошуновъ Дурбэтъ и сѣверный Горлосъ Чжеримскаго сейма, заселенныя кочевниками и не имѣвшія осѣдлыхъ жителей.

5. Участокъ Дуйциньшань—Харбинъ—черезъ почти независимыя владѣнія княжества Маннай-гунъ; только южная часть ихъ съ городомъ Хуланьченомъ принадлежала къ владѣніямъ Маньчжурской династіи.


Р О С С І Я
Иркутскъ
оз. Байкалъ
Верхнеудинскъ
Чита
Нерчинскъ
Троицкосавскъ
Селенга
Урга
Керуленъ
Маньчжурія
Хайларъ
Аргунь
Шилка
Амуръ
Ильхури-Алинь
Айхунь
Благовѣщенскъ
Маргэнь
Малый Хинганъ
Цицикаръ
Хабаровскъ
Николаевскъ
Александровскъ
П. Александровскій
Императ. гавань
Пр. Татарскій
Сахалинъ
Корсаковскій
ОХОТСКОЕ МОРЕ
М А Н Ь Ч Ж У Р І Я
Большой Хинганъ
М О Н Г О Л І Я
Сунгари
Сансинъ
Харбинъ
Нонни
Уссури
Кингута
Ник.-Уссур.
Владивостокъ
Чанчунь
Гиринъ
Долонъ-норъ
Ляохэ
Мукденъ
Ляоянъ
Калганъ
Цзинчжоу
Инкоу
Пекинъ
Тяньцзинъ
Зал. Чжилійскій
П. Артуръ
Заливъ Корейскій
Чифу
Тайюань
Цзинань
Циндао
Хэнань
Кайфынъ
К И Т А Й
Ичанъ
Ханькоу
Учанъ
Нанкинъ
Шанхай
Ханчжоу
Нинпо
ЖЕЛТОЕ МОРЕ
ВОСТОЧНО-КИТАЙСКОЕ МОРЕ
К О Р Е Я
Гензанъ
Сеулъ
Чемульпо
Фузанъ
Нагасаки
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
Я П О Н І Я
Отару
Хакодате
Анита
Фужики
Цуруга
Токіо
Іокогама
Міядзу
Хамада
Кобе
Симоносеки
ВЕЛИКІЙ или ТИХІЙ ОКЕАНЪ
0 90 180 360 540 720

№ 1.

Общая схема Сѣв. Маньчжуріи и сопредѣльныхъ странъ.

МАСШТАБЪ

въ англійскомъ дюймѣ 360 верстъ.

Типо-Лит. „ОЗО“

Чертилъ Н. Антонюкъ.

6. Участокъ Южной линіи—черезъ владѣнія княжества Южнаго Горлоса Чжеримскаго сейма; уже во время постройки эта полоса фактически перешла во власть Маньчжурской династіи.

7. Участокъ Харбинъ—Эрцендяньцзы—черезъ владѣнія Маньчжурской династіи съ городомъ А-чэнъ-сянемъ.

8. Участокъ Эрцендяньцзы—Хайлинъ, хотя и числился принадлежащимъ маньчжурамъ, но фактически былъ во власти бродячихъ шаекъ; осѣдлаго населенія здѣсь не было.

9. Участокъ Хайлинъ—Модаоши—черезъ владѣнія Маньчжурской династіи съ городомъ Нингутой.

10. Участокъ Модаоши—Пограничная находился внѣ вліянія какой-либо организованной власти.

Въ общихъ чертахъ осѣдлость Маньчжуріи къ этому времени можно обрисовать такъ. Заканчивалось заселеніе района южной линіи и Аченсяня. Былъ наполовину заселенъ районъ Харбина—Хуланьчена. В начальной стадіи колонизаціи находились районы Хай-луня и Нингуты. На остальномъ пространствѣ, тяготѣющемъ къ К. В. ж. д., осѣдлаго населенія почти совсѣмъ не было.

Немедленно же послѣ боксерскаго возстанія и русскаго похода (1900 г.) мѣстная маньчжурская и начавшая появляться около того времени китайская администрація, обезпокоенная развитіемъ русскаго переселенія въ край и вводомъ русскихъ войскъ, рѣшила приступить къ прочному закрѣпленію своихъ правъ не только на Южную, но и на Сѣверную Маньчжурію. Но это можно было выполнить лишь основываясь на фактѣ дѣйствительнаго освоенія края китайцами. Поэтому была выработана цѣлая система колонизаціонныхъ мѣропріятій, которая стала неуклонно и послѣдовательно проводиться въ жизнь, особенно послѣ русско-японской войны. Эта война значительно усилила притокъ переселенцевъ, такъ какъ войска, двигавшіяся съ юга, непрестанно гнали на сѣверъ толпы переселенцевъ, и дѣлали для колонизаціи сѣверныхъ провинцій гораздо больше, чѣмъ всѣ колонизаціонныя системы.

Страдало отъ колонизаціи, конечно, прежде всего туземное кочевое и полуосѣдлое населеніе. Естественно, что представители его—князья тѣхъ хошуновъ, которые были предназначены стать жертвами новой политики (Чжасакту, Дурбэтъ, Сѣверный Горлосъ, Чжалайтъ), пытались протестовать противъ нея, указывая на возможность волненій среди кочевниковъ. Но частью хитростью, частью деньгами, частью силой ихъ упорство было сломлено. Къ этому же времени (1905—1907 гг.) относится уничтоженіе военно-знаменнаго управленія Маньчжуріей и введеніе обще-китайской системы администраціи. Сверженіе Дай-цинской династіи (въ 1911 г.) окончательно, повидимому, устранило со сцены маньчжурскій сепаратизмъ и, несмотря на временное отпаденіе Барги, способствовало росту китайскаго вліянія въ Маньчжуріи. Русская революція со всѣми ея дальневосточными осложненіями еще болѣе подчеркнула этотъ процессъ.

Послѣ 1900 г. было приступлено къ китайской колонизаціи слѣдующихъ уѣздовъ *):

Хэйлунцзянская провинція.

1) Бай-цюань, 2) Кэ-шань, 3) Ань-да, 4) Линь-дянь, 5) Лунъ-цзянъ, 6) Цзинь-синъ, 7) Нунь-цзянъ, 8) Нэ-хэ, 9) Бу-си, 10) Да-лай, 11) Тай-лай, 12) Тунъ-хэ и 13) Ганъ-юань.

---

*) Въ нѣкоторыхъ изъ нихъ и ранѣе было немногочисленное китайское земледѣльческое населеніе, но оно не имѣло никакого экономическаго значенія.

Гиринская провинція.

1) Санъ-синь, 2) Хуа-чуань, 3) Фу-цзинь, 4) Ми-шань, 5) Тунъ-цзянъ, 6) Бао-цинь, 7) Фанъ-чжэнъ, 8) Дунъ-нинъ.

Уже къ 1914 году въ этихъ уѣздахъ оказалось:

Земледѣльческаго населенія:

Хэйлунцзянская провинція	592,600 душъ.
Гиринская »	203,100 »
	795,700 душъ.

Посѣвной площади:

Хэйлунцзянская провинція	1.017,740 шанъ.
Гиринская »	259,665 »
	1.277,405 шанъ.

Кромѣ того, за это время продолжалось переселеніе и во многіе другіе уѣзды.

Такимъ образомъ, послѣ 1900 года возникли слѣдующіе новые земледѣльческо-хлѣботорговые районы:

По Западной линіи:

1. Цицикарскій, дающій теперь до 7 милл. пуд. хлѣбныхъ излишковъ.
2. Аньдинскій, » » свыше 40 » » » »

По Восточной линіи:

2. Тунбинсянскій, дающій теперь до 5 милл. пуд. хлѣбныхъ излишковъ.

Въ общемъ, около 2/5 хлѣбныхъ излишковъ, поступающихъ теперь на желѣзную дорогу, даютъ тѣ уѣзды, колонизація которыхъ началась послѣ 1900 года. Въ дѣйствительности, значеніе этого періода еще болѣе велико, такъ какъ за счетъ переселенія въ эти годы чрезвычайно возросла сельско-хозяйственная продукція Харбинскаго и Сунгарійскаго районовъ.

Болѣе наглядныя и достовѣрныя цифры, рисующія быстрый прогрессъ сельскаго хозяйства въ Сѣверной Маньчжуріи, представляютъ данныя объ отправленіи хлѣбныхъ грузовъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, которая начала свою коммерческую дѣятельность съ 1903 года.

Данныя эти сведены въ слѣдующей таблицѣ:

Отправлено со всѣхъ станцій К. В. ж. д. хлѣбныхъ грузовъ (въ милліонахъ пудовъ):

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Въ мѣстномъ сообщеніи	6,6	2,2	2,2	3,1	4,1	5,0	4,1	6,0	5,7	6,1	5,7	5,2	8,0	10,0	9,7
На вывозъ	0,3	0,9	0,7	1,2	7,6	11,9	21,2	26,8	39,9	29,9	29,6	27,2	44,3	33,3	52,4
Всего . . .	6,9	3,1	2,9	4,3	11,7	16,9	25,3	32,8	45,6	36,0	35,3	32,4	52,3	43,3	62,1

Картина, рисуемая этими цифрами, не нуждается въ особыхъ поясненіяхъ. Желѣзная дорога застала мѣстное земледѣліе въ полунатуральныхъ формахъ при незначительномъ количествѣ товарныхъ избытковъ производства. Но прошли немногіе годы, кончилась русско-японская война, и результаты импульсированной проведеніемъ дороги колонизаціонной политики китайскихъ властей сказались быстрымъ ростомъ земледѣльческой продукціи, которая, несмотря на сильный приростъ населенія, стала все болѣе и болѣе обгонять мѣстныя потребности въ продуктахъ полеводства. Въ періодъ 1912—14 гг. наблюдается нѣкоторая реакція, вызванная совпаденіемъ нѣсколькихъ недородовъ и причинами иного порядка (революція 1911 г. и пр.). Но въ дальнѣйшемъ размѣръ хлѣбныхъ избытковъ опять быстро повышается, превысивъ въ 1917 году 60 милл. пудовъ.

Вышеприведенныя данныя кончаются этимъ годомъ, такъ какъ за послѣднее время (1916—1920 гг.) отправка хлѣбныхъ грузовъ по К. В. ж. д. перестала отражать дѣйствительный ростъ хлѣбныхъ избытковъ Сѣверной Маньчжуріи,—въ виду огромнаго гужевого вывоза ихъ прямо на Чанчунь и на Гиринъ-Чанчунскую жел. дорогу. Если мы примемъ во вниманіе количество гужевыхъ отправокъ, то убѣдимся, что размѣръ избыточнаго фонда Сѣверной Маньчжуріи въ 1921 году уже превышалъ 100 милл. пудовъ, въ то время какъ въ 1917 году онъ составлялъ лишь около 80 милл. пудовъ.

Изъ колонизаціонныхъ мѣропріятій послѣднихъ лѣтъ нельзя не отмѣтить учрежденія въ 1914 году Главнаго Межевого и Колонизаціоннаго Управленія Хэйлунцзянской провинціи (Цинь-чжанъ цзянь чжао-кэнь цзунъ-цзюй). Оно производило обмѣръ всѣхъ пахотныхъ земель и пустырей, привлекало переселенцевъ и содѣйствовало имъ въ разработкѣ полученной земли. На расходы этого учрежденія на первый годъ было отпущено 788,390 долларовъ. Первоначально было организовано одно центральное управленіе и 6 отдѣленій съ 60 межевыми партіями; впослѣдствіи число отдѣленій было доведено до 12 и партій—до 180. Въ 1919 году за окончаніемъ работъ Управленіе было расформировано. Одно время оно издавало особый журналъ, посвященный вопросамъ колонизаціи и мѣстнаго хозяйства (Кэнь-у гунъ-бао). Въ 1918 г. Управленіемъ былъ выпущенъ упомянутый выше атласъ Хэйлунцзянской провинціи (Хэй-лунъ-цзянъ-шэнъ Цинь-чжанъ-цюань-ту), основанный на результатахъ работъ по межеванію.

Межевыя работы Управленія не только помогли урегулированію колонизаціи, но и упорядочили частное землевладѣніе, такъ какъ отграниченіемъ участковъ была сокращена возможность широко практиковавшагося ранѣе самовольнаго захвата земель. Есть нѣкоторыя основанія полагать, что наблюдавшееся ранѣе значительное преуменьшеніе владѣльцами количества принадлежавшихъ имъ облагаемыхъ земель лишь сократилось, но не было устранено совсѣмъ. Владѣльцамъ, привыкшимъ уже платить налогъ за преуменьшенную площадь, большею частью удалось и здѣсь оградить свои интересы.

Организація подобнаго учрежденія нѣсколько позднѣе была осуществлена и въ Гиринской провинціи, но закончилась съ гораздо меньшимъ успѣхомъ.

Въ заключеніе необходимо замѣтить, что колонизаціонное движеніе въ Сѣверную Маньчжурію, обнаруживая въ общемъ неуклонныя поступательныя тенденціи,—въ отдѣльныхъ частностяхъ давало иногда и отрицательныя показанія. Такъ П. Н. Меньшиковымъ еще въ 1914 году была замѣчена убыль населенія и посѣвной площади въ нѣкоторыхъ уѣздахъ (А-чэнъ, Юй-шу, Фу-юй, Нунъ-ань и др.). Тогда это наблюдалось, главнымъ образомъ, въ уже плотно заселенной южной части Гиринской провинціи, откуда значительная масса арендаторовъ схлынула на вновь открытыя для колонизаціи территоріи Хэйлунцзянской провинціи. Теперь подобное явленіе—хотя и въ небольшихъ масштабахъ—замѣчается иногда и на сѣверѣ, но вызывается оно уже другими причинами. Такъ въ 1918—19 гг. въ сѣверной и восточной частяхъ уѣзда Хай-лунъ было брошено переселенцами до 16,000 шанъ земли; переселенцы разошлись вслѣдствіе свирѣпствовавшихъ эпидемій. То же самое наблюдалось въ уѣздахъ Тунъ-бэй и отчасти Тѣ-ли. Бѣгство переселенцевъ наблюдалось и въ нѣкоторыхъ районахъ Восточной линіи (напр., въ Нингутинскомъ уѣздѣ)—вслѣдствіе хунхузскаго террора.

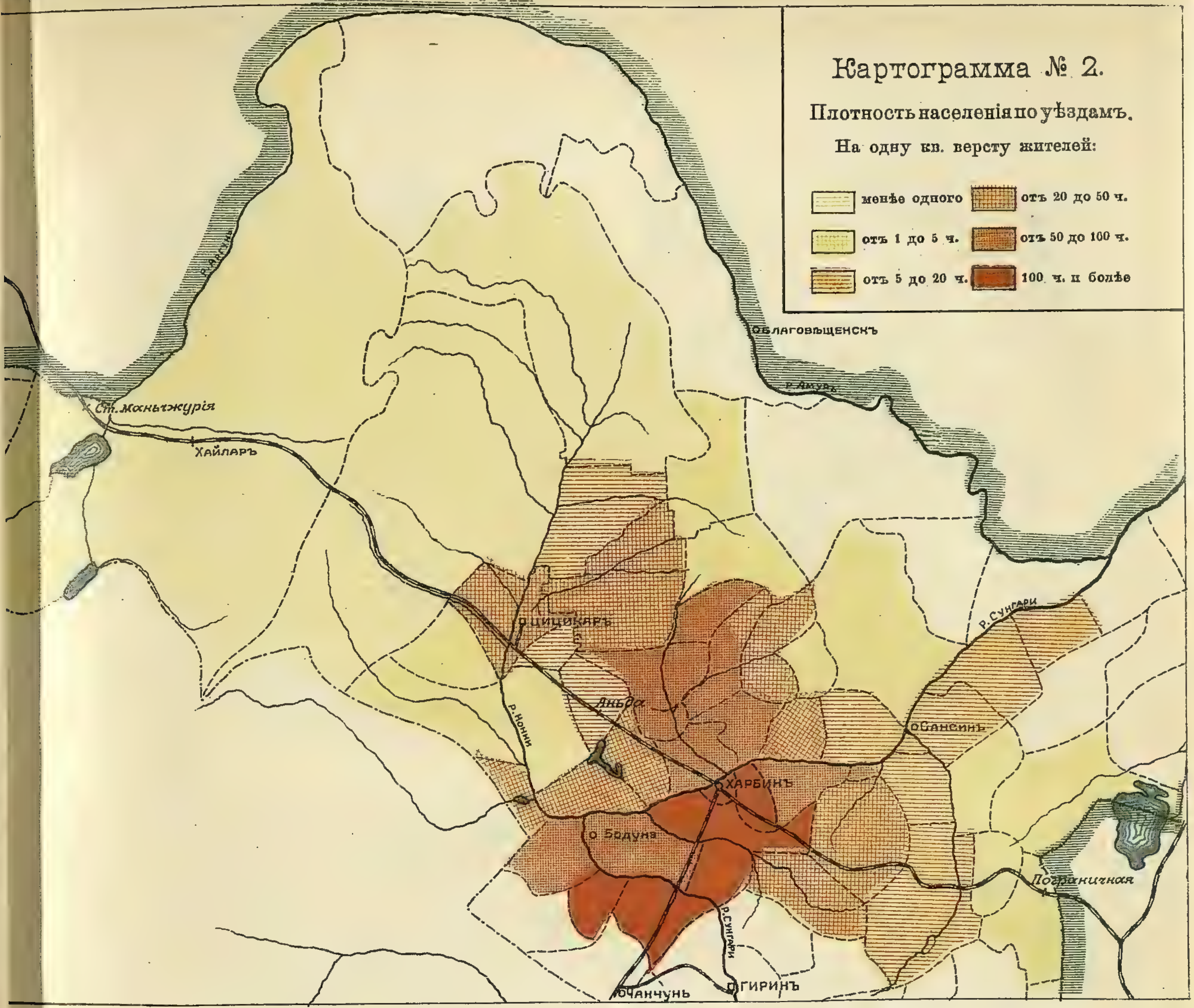
Но все это—явленія, вызываемыя частными и преходящими причинами. Гораздо серьезнѣе другой неустранимый моментъ,—это уже замѣчающееся въ нѣкоторыхъ колонизуемыхъ районахъ сокращеніе пригоднаго земельнаго фонда, о чемъ будетъ итти рѣчь въ заключительной части этой главы.

Такова въ краткихъ чертахъ исторія колонизаціи Сѣверной Маньчжуріи и роста въ ней земледѣльческаго промысла. Какъ видимъ, послѣдній въ его теперешнихъ товарныхъ формахъ, превратившихъ маньчжурскаго землевладѣльца въ часть мірового хозяйственнаго аппарата,—созданъ исключительно проведеніемъ желѣзной дороги. Безъ нея здѣсь до сихъ поръ неизбѣжно господствовало бы полунатуральное хозяйство замкнутой земледѣльческо-скотоводческой страны съ незначительнымъ развитіемъ полуремесленной обрабатывающей промышленности въ немногочисленныхъ городскихъ центрахъ.

Населеніе.

О количествѣ населенія Сѣверной Маньчжуріи, какъ и прочихъ частей Китая, можно найти самыя противорѣчивыя свѣдѣнія. Это и понятно. Здѣсь никогда не производилось переписей, подобныхъ современнымъ переписямъ населенія въ Европѣ, Америкѣ и Японіи. Всѣ имѣющіяся по этому вопросу данныя исходятъ или отъ мѣстной (уѣздной) китайской администраціи, или отъ мѣстныхъ коммерческихъ или сельско-хозяйственныхъ обществъ. Тѣ и другія въ лучшемъ случаѣ основываются въ своихъ выводахъ на приблизительномъ полицейскомъ учетѣ,—при чемъ часто не населенія, а лишь количества семей, въ худшемъ же—на субъективномъ мнѣніи. При этомъ, почти какъ общее правило, учитывается лишь взрослое населеніе (то съ 12-ти, то даже съ 16-ти лѣтъ). Еще хуже учитывается туземное населеніе.

Вообще, всѣ китайскія данныя рѣзко преуменьшаютъ численность населенія, такъ какъ источникомъ ихъ почти всегда являются административные учеты, производящіеся съ тѣми или иными фискальными цѣлями (потому то не учитываются малолѣтніе и старики, часто производится учетъ лишь количества семействъ и т. д.). На этомъ основываются тѣ изслѣдователи (напримѣръ, такой авторитетъ, какъ П. В. Шкуркинъ), которые полагаютъ, что населенія въ Китаѣ не 400—500 милліоновъ, какъ указывается во всѣхъ учебникахъ и справочникахъ, а много больше (до 800 милл.).



Картограмма № 2.

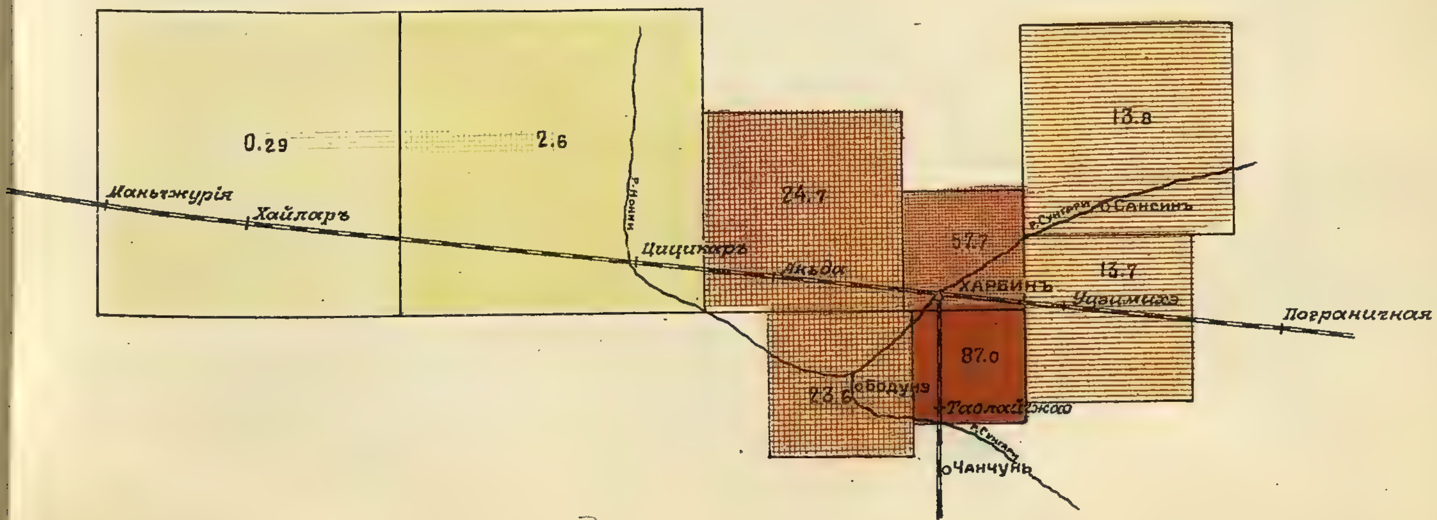
Плотность населенія по уѣздамъ.

На одну кв. версту жителей:

менѣе одного
отъ 1 до 5 ч.
отъ 5 до 20 ч.
отъ 20 до 50 ч.
отъ 50 до 100 ч.
100 ч. и болѣе
р. Аргунь
Ст. Маньчжурія
Хайларъ
Благовѣщенскъ
р. Амуръ
Цицикаръ
р. Нонни
Анъда
р. Сунгари
Сансинъ
Харбинъ
Бодунэ
р. Сунгари
Пограничная
Чанчунь
Гиринъ

Діаграмма № 2ª.

Плотность населенія по районамъ.
(Цифры—число душъ на 1 кв. версту).



По даннымъ, полученнымъ Экономическимъ Бюро непосредственно отъ административныхъ учрежденій Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій, населеніе ихъ въ 1919 г. опредѣлялось такими цифрами:

	Мужчинъ	Женщинъ	ВСЕГО
Хэйлунцзянская	1.657,026	1.277,944	2.934,970
Гиринская	3.447,477	2.653,470	6.100,947
Всего	5.104,503	3.931,414	9.035,917

Въ виду явной преуменьшенности этихъ данныхъ, пришлось продѣлать кропотливую работу провѣрки свѣдѣній о населеніи путемъ сопоставленія многообразныхъ статистическихъ данныхъ, полученныхъ при обслѣдованіи.

Въ результатѣ для 1921 г. получены слѣдующія цифры:

I. Хэйлунцзянская провинція:		
а) уѣзды, тяготѣющіе къ Кит. Вост. жел. дор.	3.960,000	душъ.
б) уѣзды внѣ района тяготѣнія	около 150,000	»
в) полоса отчужденія	70,000	»
	4.180,000	душъ.
II. Барга	50,000	»
III. Гиринская провинція:		
а) Уѣзды, тяготѣющіе къ Кит. Вост. жел. дор.	4.262,000	душъ.
б) уѣзды внѣ района тяготѣнія	около 3.000,000	»
в) полоса отчужденія	250,000	»
	7512,000	душъ.

Такимъ образомъ, общая численность населенія въ Сѣверной Маньчжуріи составляетъ около 11.800,000 душъ обоего пола.

Къ началу 90-хъ годовъ прошлаго столѣтія населеніе обѣихъ провинцій по китайскимъ даннымъ исчислялось округленно цифрой около 1½ милл. душъ. Если предположить, что эти данныя преуменьшали его, и фактически оно равнялось 2 милліонамъ душъ, то увидимъ, что за 30 лѣтъ населеніе здѣсь увеличилось въ 6 разъ и теперь уже равняется населенію всей Сибири.

Если вспомнить, что за послѣднія 25 лѣтъ населеніе русскаго Дальняго Востока увеличилось приблизительно всего въ 2½ раза, то быстрый темпъ заселенія Маньчжуріи станетъ особенно яснымъ. Японскій авторъ книги «Economic History of Manchuria», опредѣляя средній ежегодный приростъ населенія Маньчжуріи въ 4,8%, приходитъ къ выводу, что населеніе здѣсь растетъ въ 3,4 раза скорѣе, чѣмъ въ Японіи и въ 2,5 раза скорѣе, чѣмъ въ Соединенныхъ Штатахъ.

Густота населенія совершенно закономѣрно растетъ соотвѣтственно ходу колонизаціи. Прилагаемая картограмма заселенности отдѣльныхъ уѣздовъ наглядно изображаетъ эту связь. Наиболѣе густое населеніе протянулось полосой отъ Куаньченцзы черезъ Харбинъ къ сѣверу, до уѣздовъ Цинъ-ганъ, Хай-лунъ, Суй-хуа включительно. На югѣ въ этой полосѣ населенность превышаетъ 100 чел. на кв. версту и къ сѣверу отъ Харбина колеблется отъ 99 до 50 человѣкъ. Съ запада и отчасти съ востока этотъ наиболѣе заселенный районъ обрамляютъ уѣзды съ населеніемъ отъ 50 до 10 чел. на кв. версту, а за ними уже тянется широкое пространство, заселенное менѣе, чѣмъ 10 челов. на кв. версту.

Самыми густо населенными уѣздами на описываемой территоріи, тяготѣющей къ Кит. Вост. жел. дорогѣ, являются: Бинь-цзянь (372 чел. на кв. вер.), Шуанъ-чэнъ (108 чел.), Юй-шу (107), Дэ-хуй (100), Нунь-ань (100), А-чэнъ (99), Суй-хуа (88), Бинь-сянь (87), Ба-янь (80), Ванъ-куй (71), Хай-лунъ (61), Цинъ-ганъ (55), Лань-си (55), Ху-лань (54).

Несомнѣнно, что на густоту населенія вліяли также естественныя и торгово-промышленныя условія. Районъ Восточной линіи, за исключеніемъ А-чэнъ-сяна (Ашихэ), заселенъ весьма слабо въ силу своего лѣсного характера. На Сунгари населенность нѣкоторыхъ уѣздовъ выдѣляется благодаря наличію сравнительно людныхъ торговыхъ пунктовъ (Сансинъ, Фугдинъ). То же самое необходимо сказать относительно уѣздовъ Бинь-цзянь (Фуцзядянь) и Лунъ-цзянь (Цицикаръ).

Половой составъ населенія китайская официіальная статистика опредѣляетъ въ такихъ величинахъ:

На 1,000 мужчинъ приходится женщинъ:

во всей Хэйлунцзянской провинціи	771
по 28 уѣздамъ, тяготѣющимъ къ Кит. Вост. жел. дор.	775
по всей Гиринской провинціи	770
по 18 уѣздамъ, тяготѣющимъ къ Кит. Вост. жел. дор.	736
въ обѣихъ провинціяхъ	770
по всей территоріи, тяготѣющей къ Кит. Вост. ж. д.	754

Эти данныя не даютъ дѣйствительнаго соотношенія половъ въ населеніи края. Свойственный китайской статистикѣ недоучетъ нерабочаго населенія въ большей мѣрѣ сказывается на женщинахъ, почему ихъ численность должна быть преуменьшена сильнѣе, чѣмъ мужчинъ.

Но, принявъ во вниманіе и это, нельзя отрицать, что равновѣсія половъ здѣсь существовать не можетъ. Въ колонизуемыхъ мѣстностяхъ всегда наблюдается большее или меньшее преобладаніе мужского пола, И, дѣйствительно, даже указанные малонадежные источники все же отчасти отмѣчаютъ эту зависимость.

Въ большей части старыхъ уѣздовъ число женщинъ не падаетъ ниже 800 на 1,000 мужчинъ; наоборотъ, въ большей части вновь колонизуемыхъ уѣздовъ оно ниже 700, опускаясь иногда до 500 и даже менѣе.

О возрастномъ составѣ мѣстнаго населенія не имѣется никакихъ данныхъ. Можно лишь съ увѣренностью полагать, что въ силу общихъ условій колонизуемыхъ районовъ здѣсь, на-ряду съ перевѣсомъ мужского пола, наблюдается и относительное преобладаніе *рабочихъ возрастовъ* надъ нерабочими. Въ старыхъ уѣздахъ составъ населенія носитъ болѣе нормальное строеніе: число женщинъ и дѣтей здѣсь выше, и весь бытъ отличается болѣе устойчивымъ характеромъ. Въ колонизуемыхъ же уѣздахъ всѣ силы переселенцевъ въ теченіе довольно долгаго времени устремлены, главнымъ образомъ, на организацію хозяйства, обзаведеніе, приспособленіе къ новымъ условіямъ. Этимъ цѣлямъ какъ-разъ и соотвѣтствуетъ благопріятный въ трудовомъ отношеніи половой и возрастной составъ переселенческой массы.

Численный составъ китайской *семьи*, вѣрнѣе—хозяйства, довольно великъ, особенно по сравненію съ обычной русской крестьянской семьей. Въ среднемъ, этотъ составъ, при принятомъ китайской администраціей учетѣ населенія по количеству семей, опредѣляется обычно въ 8—9 человѣкъ. И это, повидимому, не слишкомъ далеко отъ истины. Здѣсь сказывается характерная для китайцевъ склонность къ объединенію, къ артельности, къ дѣйствію скопомъ, прочно храня связи родственныя, земляческія и цеховыя. Какъ въ торговыхъ и промышленныхъ предпріятіяхъ, они и въ земледѣльческомъ предпріятіи стремятся дѣйствовать сравнительно большимъ коллективомъ, что, впрочемъ, вполнѣ соотвѣтствуетъ особенностямъ ихъ интенсивнаго, построеннаго, главнымъ образомъ, на значительной затратѣ ручного труда хозяйства.

Какъ ни благопріятенъ въ трудовомъ отношеніи половой и возрастной составъ населенія описываемой территоріи, все же въ наиболѣе богатыхъ посѣвами районахъ оно не въ состояніи справляться со всѣмъ цикломъ полевыхъ работъ. Это вызываетъ ежегодный притокъ наемныхъ рабочихъ изъ Шаньдуня, Чжили, Мукденской и отчасти Гиринской провинцій, направляющійся въ количествѣ до 300,000 человѣкъ преимущественно въ Аньдинскій и Харбинскій районы.

О профессіональномъ составѣ населенія имѣются лишь отрывочныя данныя китайскихъ источниковъ по отдѣльнымъ уѣздамъ за разное время. Ихъ изученіе приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ. Соотношеніе земледѣльческаго и внѣземледѣльческаго населенія въ отдѣльныхъ уѣздахъ въ значительной степени зависитъ отъ развитія городской жизни, при чемъ довольно рѣзко по относительному количеству не занятаго земледѣльческимъ трудомъ населенія выдѣляются уѣзды съ крупными центрами, какъ Фуцзядянь, Цицикаръ. Но и въ прочихъ уѣздахъ количество не земледѣльцевъ не такъ незначительно, какъ это могло бы показаться съ перваго взгляда. Поскольку позволяютъ судить китайскіе источники, количество не земледѣльческаго населенія колеблется въ среднемъ въ предѣлахъ 10—20%, поднимаясь порой и выше. Такимъ образомъ, въ этомъ отношеніи Сѣверная Маньчжурія напоминаетъ Европейскую Россію. Сравнительно слабое развитіе фабрично-заводской промышленности здѣсь возмѣщается очень значительнымъ вовлеченіемъ населенія въ торговлю, въ ремесла и въ другіе виды занятій (лѣса, нѣдра, транспортъ и т. п.). Въ результатѣ, офиціальная китайская статистика даже для такихъ сравнительно захолустныхъ уѣздовъ, какъ напр., Да-лай, опредѣляетъ количество неземледѣльческаго населенія въ 16%.

Племенной составъ населенія земледѣльческой территоріи, тяготѣющей къ Китайской Восточной ж. д., если и обнаруживаетъ различія по своему происхожденію, то въ хозяйственномъ отношеніи является очень однороднымъ. Преобладающую и господствующую массу всюду представляютъ *китайцы*, пришедшіе сюда въ большинствѣ изъ Чжили, Шаньдуня, Мукденской, а за послѣднее время даже изъ южной части Гиринской провинціи. Ихъ культура, языкъ, бытъ и хозяйственные навыки совершенно стерли національныя особенности туземнаго населенія. Даже тамъ, гдѣ маньчжуръ сравнительно много (напр., въ уѣздѣ А-чэнъ), они совершенно окитаились, за исключеніемъ, развѣ, нѣкоторыхъ частностей общественнаго и домашняго быта. Разговорный маньчжурскій языкъ уцѣлѣлъ лишь кое-гдѣ въ глухихъ мѣстностяхъ на западѣ и сѣверѣ Хэйлунцзянской провинціи. По роду занятій маньчжуры тоже ничѣмъ не отличаются отъ китайцевъ.

Нѣсколько больше ихъ сохранили свои національныя особенности и языкъ *дауры*, живущіе по среднему теченію Нонни и частью въ Баргѣ. На Нонни они занимаются земледѣліемъ и торговлей, въ Баргѣ, главнымъ образомъ, скотоводствомъ. Изъ другихъ тунгусскихъ племенъ въ С. Маньчжуріи обитаютъ:

гольцы—по нижнему теченію Сунгари (уѣзды Хуа-чуань, Фу-цзинъ) занимаются преимущественно рыболовствомъ и быстро ассимилируются китайцами;

солоны—по Нонни, Амуру и въ Баргѣ; на сѣверѣ занимаются охотою, южнѣе также и земледѣліемъ; въ Баргѣ, гдѣ ихъ до 8,000, ведутъ скотоводческій образъ жизни;

орочоны—по рр. Ягъ, Номинь и Гань, *бирары*—по Амуру (отъ Айгуня до устья р. Уюнь) и въ уѣздѣ Лунъ-мынъ и *манегры*—по р. Кумарѣ—занимаются охотою, отчасти и скотоводствомъ.

Монгольскія племена въ Сѣверной Маньчжуріи, извѣстныя подъ разными мѣстными названіями: *харачины*, *баргу-буряты*, *чипчины*, *олоты*, *дурбэты*, *баргуты и монголы-буряты*, живутъ вдоль юго-западныхъ границъ описываемой территоріи, частью въ предѣлахъ обѣихъ провинцій, частью въ Монголіи и Баргѣ. Харачины занимаются преимущественно земледѣліемъ; остальныя племена, главнымъ образомъ, скотоводствомъ.

Изъ пришлыхъ народовъ, играющихъ нѣкоторую роль въ земледѣльческомъ хозяйствѣ края, можно упомянуть корейцевъ, начавшихъ все въ большемъ и большемъ числѣ селиться въ томъ районѣ, который примыкаетъ къ Кореѣ и Приморью (уѣзды Му-линъ, Дунъ-нинъ и др.). Благодаря имъ, начала быстро развиваться культура риса.

* * *

II.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СТРОЕНІЕ.

Географическія условія наложили глубокій отпечатокъ на ходъ колонизаціи края. Исторія колонизаціи опредѣлила сравнительную плотность населенія. Плотность населенія въ связи съ транспортными условіями опредѣлила экономическое строеніе Сѣверной Маньчжуріи.

До проведенія желѣзной дороги въ краѣ существовало нѣсколько экономическихъ системъ, мало связанныхъ между собою.

Степи внутренней Монголіи и Хулунбуирскаго округа и прилегающія къ нимъ окраины Сунгарійской равнины топтали кочующія стада монгольскихъ племенъ. Здѣсь господствовало натуральное скотоводческое хозяйство, замкнутость котораго лишь отчасти нарушала небольшая караванная торговля съ чжилійцами и небольшія закупки хлѣба въ ближайшихъ земледѣльческихъ областяхъ.

Въ горахъ и нагорьяхъ маленькія бродячія племена жили охотой.

По верхнему и среднему теченію Сунгари, на Ашихэ и Хуланьхэ, на плодородныхъ почвахъ равнины и въ благодатныхъ долинахъ между восточными хребтами—вдоль Муданьцзяна, Маянхэ и Мулинхэ—ширилась пашня, упорно, съ каждымъ годомъ надвигавшаяся на окрестные лѣса и степи.

Связью между отдѣльными районами служили рѣки, по которымъ сообщеніе велось на лодкахъ, и тракты, гдѣ медленно двигались старинныя арбы Тамерлановой конструкціи. Но эти средства связи были неудовлетворительны: тракты плохо служили лѣтомъ, а рѣки зимой. Особенности расположенія системы Сунгари удаляли Сѣверную Маньчжурію отъ внѣшняго міра вслѣдствіе того, что эта рѣка стремила свои воды на сѣверо-востокъ къ дикимъ берегамъ Амура и дальше внизъ мимо пустынныхъ низовьевъ къ бурямъ Татарскаго пролива. Движеніе грузовъ должно было итти и теперь идетъ преимущественно противъ теченія.

Рѣчныя сообщенія не давали удобной связи съ внѣшнимъ міромъ. При помощи рѣкъ трудно было связать и замкнутыя экономическія системы, существовавшія въ краѣ, такъ какъ при рѣчномъ транспортѣ водораздѣльные хребты становятся всегда и хозяйственно-раздѣльными.

Проведеніе Китайской Восточной желѣзной дороги было великимъ экономическимъ событіемъ. Въ этомъ краѣ натуральнаго хозяйства, не имѣвшемъ постоянной связи не только съ внѣшнимъ міромъ, но и между отдѣльными рынками внутри края, желѣзная дорога стала стержнемъ новой хозяйственной организаціи.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

Она сблизила между собою оторванные районы скотоводческіе, лѣсные и земледѣльческіе, сплела ихъ въ единый организмъ—мѣновой, торговый, товарный,—и все это хозяйственное цѣлое она связала съ ближайшими рынками русскаго Дальняго Востока и Южной Маньчжуріи и съ міровымъ рынкомъ, открывъ сразу четыре выхода къ нему: черезъ порты Владивостокъ, Инкоу, Дальній и черезъ дороги Россійской сѣти.

Японія и Европа предъявили спросъ на бобы, русскій Востокъ—на хлѣбъ и скотъ, Южная Маньчжурія—на лѣсъ и муку. Работа закипѣла во всѣхъ районахъ, усиливъ быстро ихъ взаимную зависимость и обмѣнъ продуктами.

Желѣзная дорога не только перевозила эти грузы. Она стала грандіознымъ насосомъ, который втягивалъ въ край съ запада колоссальныя денежныя средства—превращавшіяся здѣсь въ спросъ на рабочія руки, строительные матеріалы и продовольствіе, а съ юга—бурный потокъ стремительной стихійной колонизаціи.

Горячая работа по хозяйственной организаціи края дважды прерывалась войнами—въ 1900 и 1904—5 гг. Но эти войны, временно подрывавшія торговый оборотъ, принесли Сѣверной Маньчжуріи большую пользу, привлекая къ ней міровое вниманіе и вызывая привлеченіе въ край все новыхъ денежныхъ средствъ.

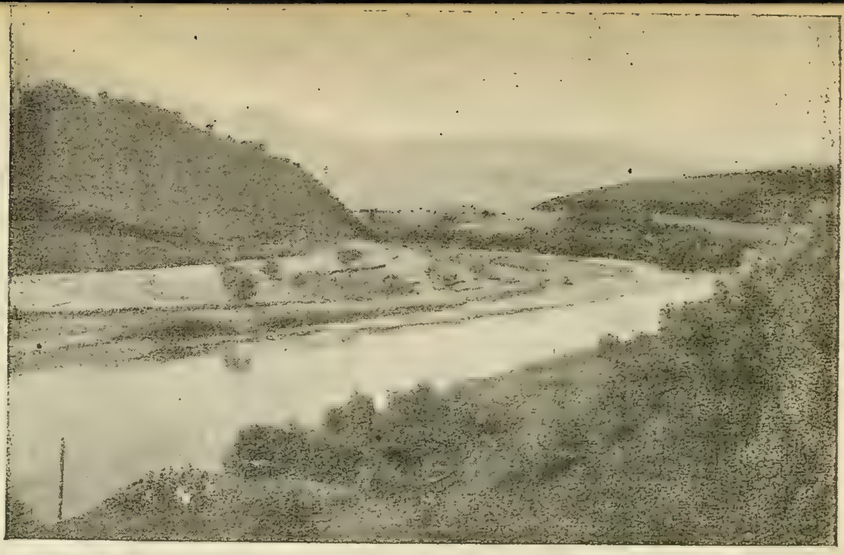
Отрасли хозяйства.

Всѣ отрасли хозяйства края получили живой импульсъ къ работѣ. Но изъ всѣхъ отраслей имъ въ наибольшей степени воспользовалось *земледѣліе*.

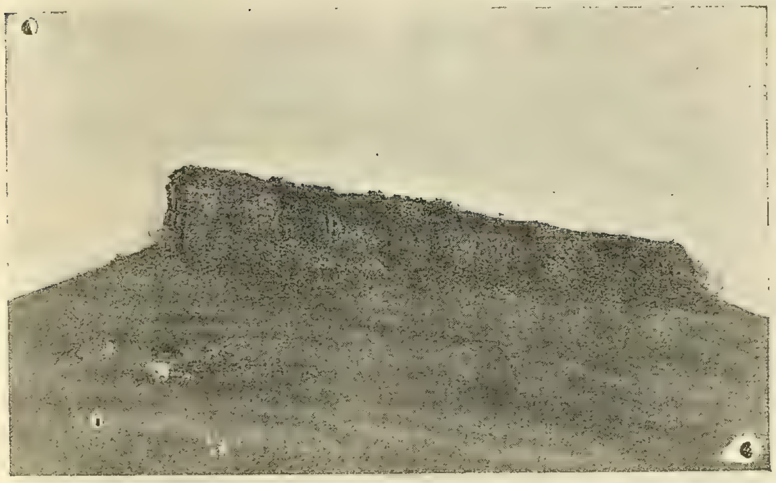
Міровой рынокъ, да и ближніе русскіе рынки предъявили спросъ, главнымъ образомъ, на продукты земледѣлія. Да и колонизаціонный потокъ принесъ съ юга людей съ вѣковыми навыками къ издавно чтимому тамъ сельскохозяйственному труду.

Естественныя условія оказались чрезвычайно благопріятны: климатическія данныя своеобразныя, но чрезвычайно устойчивыя, обезпечивающія растительность достаточнымъ количествомъ влаги и тепла, и прекрасныя почвы равнины и долинъ обѣщаютъ успѣхъ земледѣльцу. Лишь на западѣ, ближе къ Хингану, проступаютъ легкія почвы и выходы солонцевъ и соды среди низменныхъ болотистыхъ пространствъ. Но и здѣсь къ сѣверу снова начинаютъ преобладать жирныя (фей-ди) почвы. На нижнемъ теченіи Сунгари и въ долинахъ востока перегнойныя лѣсныя почвы даютъ прекрасные урожаи. Равнина почти вся покрыта глубокой неистощенной почвой—лесовой или жирными суглинками. Склоны горъ вполнѣ доступны для воздѣлыванія. Если высокія цѣпи Тяньбошаня и Чжанъ-гуанъ-цай-лина, поросшія густыми лѣсами, мало доступны для хлѣбопашца, то другія горы на востокѣ съ ихъ пологими склонами и мягкими контурами вершинъ, поросшихъ мелкимъ кустарникомъ,—весьма благопріятствуютъ распашкѣ.

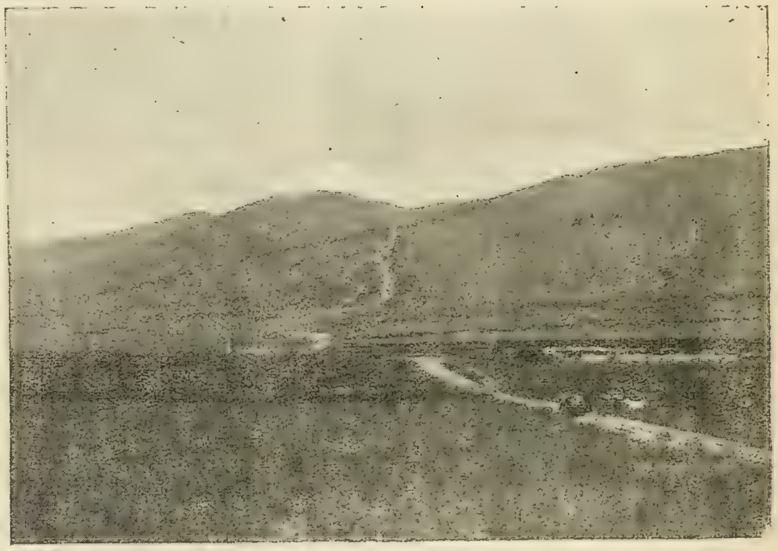
Происходившая частью при помощи правительства, частью (и всего успѣшнѣе) въ порядкѣ собственной иниціативы сельско-хозяйственная колонизація края заложила на недавно еще пустынныхъ поляхъ прочный фундаментъ дальнѣйшаго развитія мѣстной экономической жизни. На этомъ фун-



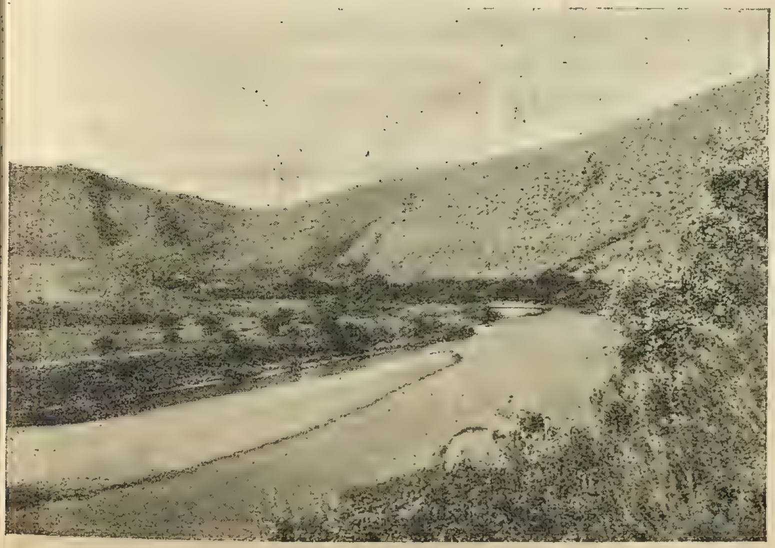
Гиринская провинція.
Р. Хай-лянъ-хэ.
(Изъ фотографій г. Надарова).



Гиринская провинція.
Вершина горы Мо-пань-шань.
(Изъ фотографій г. Надарова).



Гиринская провинція.
Дорога на одинъ изъ переваловъ восточнаго нагорья.
(Изъ фотографій г. Надарова).



Гиринская провинція.
Восточный склонъ перевала Сяопаньлинъ.
(Изъ фотографій г. Надарова).

даментѣ стали быстро расти и другія отрасли труда, ремесла, промышленность и торговля. Но земледѣліе продолжаетъ главенствовать. Именно оно черезъ немного лѣтъ вывело Маньчжурію изъ изолированнаго хозяйственнаго положенія и связало ее съ міровымъ рынкомъ. Маньчжурскіе бобы, маньчжурская пшеница стали извѣстны почти всюду—въ Азіи, Америкѣ и Европѣ. *Поэтому земледѣліе является не только основой хозяйственно-бытовой жизни сельскаго населенія Сѣв. Маньчжуріи, но и опредѣляетъ весь экономическій ростъ этого края.*

Земледѣліе, продолжая неуклонно развиваться, содѣйствуетъ росту какъ торговли и перерабатывающей промышленности, такъ и внутренняго рынка для другихъ отраслей. Но съ нѣкоторыми изъ этихъ отраслей оно приходитъ и въ столкновеніе. Распространяясь годъ отъ года въ стороны отъ густо заселенныхъ уѣздовъ, оно гонитъ передъ собой лѣса и стада кочевниковъ. Пока колонисты продолжаютъ прибывать въ край, ничто не можетъ остановить этого неумолимаго марша хлѣбопашества.

Значеніе земледѣлія будетъ особенно ясно, если мы попытаемся опредѣлить производительность главнѣйшихъ отраслей хозяйства въ краѣ.

Въ дальнѣйшихъ главахъ будутъ приведены подробныя статистическія данныя относительно каждой отрасли. Здѣсь же мы приведемъ лишь итоговыя данныя средняго сбора продуктовъ земледѣлія за послѣднія 5 лѣтъ, средняго прироста стадъ и выхода продуктовъ скотоводства, средней вырубки лѣсныхъ матеріаловъ и средней добычи ископаемыхъ матеріаловъ. Съ этими данными сопоставимъ среднія величины выхода всѣхъ этихъ продуктовъ на товарный рынокъ и экспортъ ихъ. Подъ выходомъ на рынокъ мы понимаемъ отправку для продажи на рынки сбыта по желѣзной дорогѣ, гужомъ и водой. Получимъ слѣдующую таблицу (въ милл. пудовъ):

	Годовая производительность.	Выходъ на рынокъ.	Въ томъ числѣ по жел. дор.	Экспортъ.
Земледѣліе	430	110	58	90
Лѣсопромышленность . .	200	100	48	3
Добывающая промышл. .	25	18	15	—
Скотоводство	14	6	2	1
	669	234	123	94

Эта таблица свидѣтельствуетъ, что изъ всѣхъ продуктовъ, которые производитъ край, лишь третья часть (35,3%) имѣетъ товарный характеръ, и что изъ рыночныхъ грузовъ лишь половина доставляется на рынокъ по жел. дорогѣ. Изъ всего производства края экспортируется 14,1%. Наибольшей товарностью отличается добывающая промышленность (72%), главный продуктъ которой—каменный уголь—лишь въ ничтожной части потребляется на мѣстѣ. Лѣсопромышленность посылаетъ на рынокъ половину своего производства, скотоводство—около 43%. Наименьшей товарностью отмѣчено земледѣліе, пускающее въ торговый оборотъ лишь 25,6% своихъ продуктовъ.

Вслѣдствіе особенностей добычи каменнаго угля, добывающая промышленность большую часть своего товарнаго фонда (83,3%) отправляетъ по желѣзной дорогѣ. Изъ товарныхъ избытковъ земледѣлія лишь 52,7% попадало на рельсы. Лѣсопромышленность и скотоводство грузятъ еще меньше: первая—48%, второе—33%, поручая доставку остального арбамъ, водѣ и погонщикамъ.

Зато земледѣліе является наиболѣе экспортной отраслью, отправляя на вывозъ 81,8% товарныхъ запасовъ. Продукты скотоводства въ значительной мѣрѣ реализуются на внутреннихъ рынкахъ—вывозится лишь 16% фонда. Остальныя отрасли не имѣютъ пока большого экспортнаго значенія: лѣсопромышленность экспортируетъ лишь 3% товарныхъ продуктовъ, добывающая промышленность ничего не экспортируетъ, если не считать случайныхъ отправокъ въ 1919 г. угля на Забайкальскую желѣзную дорогу.

Среди основныхъ отраслей первое мѣсто по продукціи занимаетъ земледѣліе, дающее 64,3% производимыхъ въ краѣ продуктовъ (по вѣсу ихъ).

Но это значеніе земледѣлія и соотношеніе его съ другими отраслями еще болѣе ярко выясняется изъ сопоставленія цѣнности продуктовъ краевого хозяйства. Такое опредѣленіе цѣнности продуктовъ даетъ возможность выдѣлить и значеніе обрабатывающей промышленности, работа которой не можетъ быть учтена въ вѣсовыхъ единицахъ, такъ какъ эта промышленность не производитъ новыхъ продуктовъ, а лишь перерабатываетъ сырье, уже учтенное по другимъ отраслямъ.

При оцѣнкѣ краевой продукціи мы будемъ руководствоваться современными цѣнами.

Не приводя всѣхъ довольно кропотливыхъ расчетовъ по оцѣнкѣ многочисленныхъ отдѣльныхъ видовъ грузовъ, объединенныхъ въ приведенной таблицѣ, укажемъ лишь, что средняя стоимость продуктовъ мѣстнаго земледѣлія за пудъ опредѣляется въ 1,00 зол. рубль, скотоводства —въ 3,00—5,00р., лѣсовъ—въ 0,30 з. р. и нѣдръ—въ 0,25 з. рублей. Эта оцѣнка, не претендуя на абсолютную точность и не учитывая измѣненій стоимости отдѣльныхъ грузовъ во времени, тѣмъ не менѣе, даетъ довольно точную схематическую характеристику относительнаго значенія данныхъ категорій грузовъ.

На основаніи всѣхъ этихъ исчисленій мы можемъ составить слѣдующую таблицу (въ милл. золотыхъ рублей):

	Годовая производительность	%	Выходъ на рынокъ	%	В томъ числѣ по ж. д.	%	Экспортъ	%
Земледѣліе	430	(81,1)	110	(67,7)	58	(63,7)	90	91,8
Лѣсопромышленность . .	60	(11,2)	30	(18,5)	15	(16,5)	2	2,0
Скотоводство.	35	(6,5)	12	(7,4)	8	(8,8)	3	3,1
Обрабатывающ. промышл.	6	(1,1)	6	(3,8)	6	(6,7)	3	3,1
Добывающ. промышленн.	6	(1,1)	4,5	(2,6)	4	(4,3)	—	—
	537	(100)	162,5	(100)	91	(100)	100	100

Таблица эта показываетъ, что среди общей работы края земледѣліе занимаетъ не только первое, но исключительное по важности мѣсто, давая

80,1 общей продукціи (по цѣнности ея). Еще большую роль играютъ продукты земледѣлія въ экспортѣ края, составляя свыше 90% общей суммы вывоза.

Въ товарномъ фондѣ и ж.-д. перевозкахъ около 20% составляютъ лѣсные матеріалы и около 10%—продукты скотоводства. Обрабатывающая и добывающая промышленность имѣли до сихъ поръ очень небольшое значеніе.

Въ экспортѣ края слѣдущее мѣсто за продуктами земледѣлія занимаютъ скотоводческія цѣнности.

Разумѣется, итогъ годовой производительности—552 милл. з. рублей—не опредѣляетъ полностью годового дохода края. Для полноты слѣдовало бы прибавить доходы, которые приноситъ торговля, ремесло и промыслы. Однако, для опредѣленія этихъ доходовъ нѣтъ никакихъ, хотя бы приблизительныхъ, данныхъ.

Несмотря на эту нѣкоторую неполноту, приведенная таблица даетъ яркую характеристику экономической отсталости богатѣйшаго края. Доли земледѣлія и лѣсопромышленности слишкомъ велики, доли обрабатывающей и добывающей промышленности слишкомъ низки (хотя десять лѣтъ тому назадъ онѣ были еще ниже).

Соотношеніе работы отраслей отчетливо выясняетъ продовольственно-сырьевой характеръ хозяйства края, вывозящаго зерно и сырье въ обмѣнъ на фабрикаты и даже на продукты добывающей промышленности,—типичнаго колоніальнаго хозяйства, выбрасывающаго на рынокъ громоздкіе и дешовые грузы.

Этой отсталости края въ немалой степени содѣйствовали особенности экономической политики Китайской Восточной дороги. Когда въ 1896 году представители двухъ имперій заключили первый договоръ о постройкѣ дороги, русская сторона была заинтересована, главнымъ образомъ, въ томъ, чтобы дать выходъ къ морю Великому Сибирскому пути и дорогу Забайкалья сомкнуть съ дорогой Приморской области.

Въ дальнѣйшемъ выдвинулась новая—очень трудная—задача: привлечь маньчжурское сырье на дороги русской сѣти, направить въ Россію китайскіе товары (главнымъ образомъ чаи) черезъ дороги Сибири и, наконецъ, организовать распространеніе въ Маньчжуріи издѣлій россійской промышленности.

Это была колоніальная политика, и выводомъ изъ нея было упорное стремленіе помѣшать развитію мѣстной обрабатывающей промышленности. Единственной отраслью, получившей поддержку, было мукомолье. Всякая попытка организовать иныя промышленныя предпріятія встрѣчалась неодобрительно. Да и покровительство мукомолью смѣнилось политикой заградительныхъ пошлинъ на муку, благопріятствовавшихъ переносу мельницъ въ Забайкалье, Приамурье и Приморье.

Характерной особенностью тарифовъ дороги было рѣзкое противоположеніе ставокъ мѣстнаго и транзитно-ввозного сообщеній. Мѣстный тарифъ былъ очень высокъ—много выше ставокъ россійскихъ дорогъ. Ставки транзитныя и ставки на привозные русскіе товары были, напротивъ, чрезвычайно низки. Эта искусственность въ построеніи тарифовъ была, между прочимъ, одной изъ главныхъ причинъ широкаго развитія гужевыхъ перевозокъ, которыя всегда отвлекали отъ дороги значительное количество грузовъ.

Война, вспыхнувшая въ Европѣ, первоначально неблагопріятно отразилась на хозяйственной работѣ края. Обнаружившійся скоро недостатокъ морского тоннажа, а затѣмъ и провозоспособности желѣзной дороги задержалъ развитіе экспорта. Торговыя связи съ германскими фирмами, развивавшими значительную работу въ Восточной Азіи, были оборваны. Приливъ русскихъ фабрикатовъ сократился.

Послѣдовавшее за войной прекращеніе политической и крайнее ослабленіе экономической связи съ Россіей произвело новый поворотъ въ экономической жизни края.

Прежде всего, прекратился притокъ въ край денежныхъ средствъ—въ прежнее время довольно обильный. Это обстоятельство, на-ряду съ обезцѣненіемъ бумажныхъ денежныхъ знаковъ, разорившимъ не только отдѣльныя фирмы, но и массу населенія,—не только пріостановили притокъ капиталовъ, столь нужныхъ краю, но уничтожили значительное количество капиталовъ, прежде накопленныхъ. Торговый оборотъ, а особенно промышленное предпринимательство, долгое время не могли оправиться отъ этого потрясенія.

Затѣмъ, постепенно отмерли старыя торговыя связи, кредитныя отношенія и коммерческія привычки, связывавшія сѣверо-маньчжурскія фирмы съ Россіей. Нужно было перестраивать торговую организацію, обращаясь къ новымъ рынкамъ и сбыта, и закупокъ. Приходилось отъ привычной русской валюты переходить къ другимъ—дѣло оказавшееся очень труднымъ.

Постепенное оскудѣніе русскихъ областей Дальняго Востока замѣтно сократило спросъ на маньчжурское зерно и скотъ. Пришлось искать болѣе дальнихъ рынковъ, сталкиваясь съ конкуренціей другихъ странъ, имѣющихъ большій опытъ въ міровой торговлѣ. Всю эту работу торговые круги должны были дѣлать самостоятельно, безъ помощи государственной организаціи, безъ серьезной финансовой базы, безъ солиднаго опыта и техники.

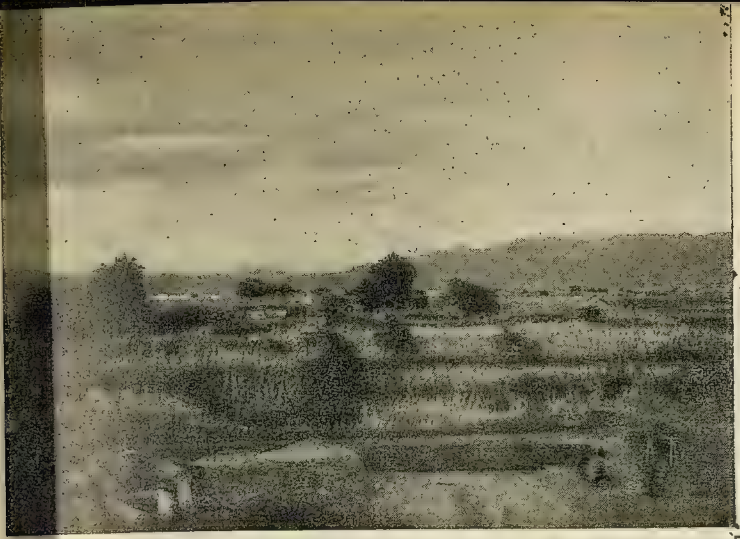
Не приходится удивляться, что открылось значительное поле дѣятельности иностранному торговому посредничеству и вліянію. Иностранные банки, черезъ свои отдѣленія въ Сѣверной Маньчжуріи нѣсколько пополнили недостатокъ средствъ, импортно-экспортныя конторы содѣйствовали установленію или расширенію связи съ новыми рынками.

Между тѣмъ, внѣшніе рынки замѣтно увеличили свой спросъ на маньчжурскіе продукты. Необыкновенные экономическіе успѣхи Японіи значительно увеличили покупательную способность ея населенія. Импортъ продуктовъ С. Маньчжуріи въ Японію и въ районъ Ю.-М. ж. дороги возрасталъ изъ года въ годъ.

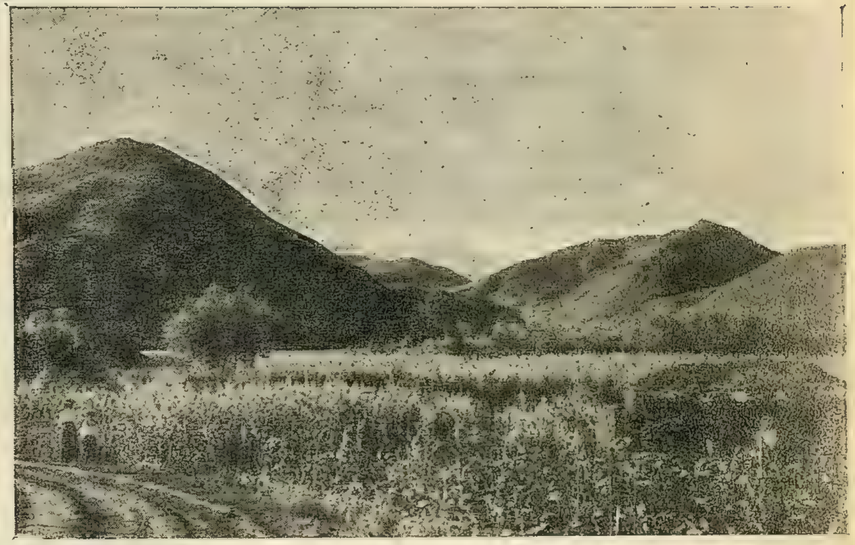
Европейскіе рынки, едва начавшіе оправляться отъ военныхъ бурь, потребовали большія количества маньчжурскихъ продуктовъ. Спросъ этотъ былъ особенно великъ въ первое время по наступленіи мира.

Китайская Восточная желѣзная дорога чрезвычайно пострадала вслѣдствіе сокращенія грузооборота съ Россіей, особенно вслѣдствіе прекращенія транзитныхъ перевозокъ, столь выгодныхъ для дороги и составлявшихъ въ 1913 г. —10%, а въ 1916 г.—даже 35% ея работы.

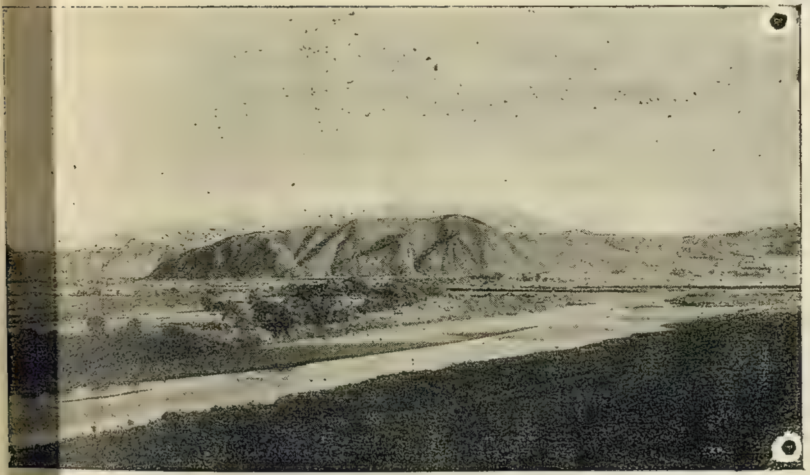
Озабоченная возмѣщеніемъ этихъ утратъ и сознающая невыгодность громоздкихъ дешовыхъ грузовъ, неизбѣжно таксирующихся по низкому тарифу, администрація дороги была вынуждена пересмотрѣть принципы колоніальной



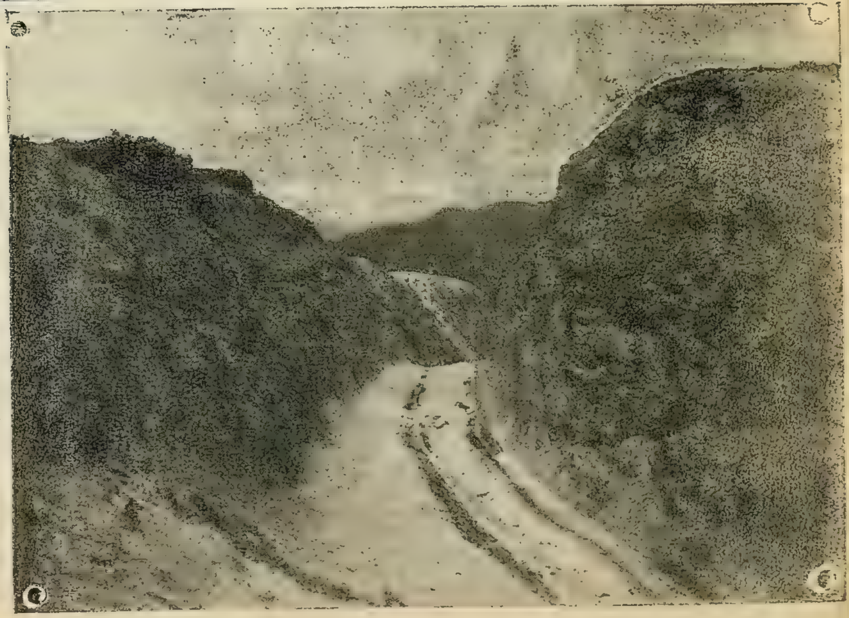
Гиринская провинція.
Долина низовья р. Бурхату.
(Изъ фотографій г. Надарова).



Гиринская провинція.
Долина р. Янь-цзы-хэ у д. Ши-жень-гоу.
(Изъ фотографій г. Надарова).



Гиринская провинція.
Устье р. Га-я-хэ.
(Изъ фотографій г. Надарова).



Гиринская провинція.
Вершина перевала Дапаньлинъ.
(Изъ фотографій г. Надарова).

5

тарифной политики, принявъ мѣры къ увеличенію мѣстныхъ перевозокъ и развитію перерабатывающей промышленности, дающей дорогѣ болѣе цѣнные и, если можно такъ сказать, болѣе тарифоподъемные грузы. Всемѣрное вниманіе было проявлено, за послѣднее время, къ промышленнымъ предпріятіямъ. Имъ представлялись особыя удобства при перевозкѣ продуктовъ. Имъ передавались на льготныхъ условіяхъ участки земли. Наконецъ, само общество К. В. ж. д. стало входить участникомъ въ новыя предпріятія.

Все это даетъ основанія думать, что промышленной работѣ въ краѣ предстоитъ прекрасный расцвѣтъ. Правда, существуютъ и трудности. Нужда въ средствахъ не утолена. Недостаетъ опытнаго квалифицированнаго персонала. Возникаютъ нѣкоторыя затрудненія и съ топливомъ. Но трудности эти вполнѣ преодолимы. Капиталъ приливаетъ и будетъ приливать въ Сѣверную Маньчжурію, гдѣ условія работы обѣщаютъ ему большія выгоды. Вырабатывается кадръ искусныхъ техниковъ. Разработка колоссальныхъ угольныхъ богатствъ края лишь начинается.

Можно утверждать съ увѣренностью, что въ ближайшіе годы значительно разовьются перевозки обработанныхъ лѣсныхъ матеріаловъ и продуктовъ переработки зерна и скотскаго сырья. Однако, земледѣліе и экспортъ зерна на продолжительное время останутся господствующими отраслями производства и торговли края.

Экономическіе районы.

Раздѣленіе края на экономическіе районы обычно представляетъ значительныя трудности и всегда является операціей совершенно условной.

Первое удаленіе отъ дѣйствительности заключается уже въ томъ, что подъ экономическимъ райономъ понимается совокупность смежныхъ мѣстностей, имѣющихъ однородные экономическіе признаки и представляющихъ нѣкоторую единую область, отмежеванную опредѣленно отъ другихъ областей. Между тѣмъ, на дѣлѣ однородные признаки могутъ быть у мѣстностей, отдѣленныхъ другъ отъ друга значительнымъ пространствомъ. Границы экономическихъ районовъ на дѣлѣ всегда неуловимы, неустойчивы, постоянно пересѣкаются и накладываются другъ на друга.

Вторая трудность вызывается тѣмъ, что при выдѣленіи районовъ приходится обычно имѣть дѣло съ матеріалами, приноровленными уже къ нѣкоторымъ территоріямъ, которыя цѣликомъ не обладаютъ необходимыми экономическими признаками. Такъ, китайская офиціальная статистика составлена поуѣздно, и экономическіе районы приходится составлять изъ цѣлыхъ уѣздовъ, отлично зная, что многіе уѣзды хозяйственно неоднородны.

Наконецъ, подборъ этихъ уѣздовъ въ районы приходится вести по одному какому-либо признаку или группѣ связанныхъ признаковъ, не обращая вниманія на остальные.

Эту условность районнаго дѣленія слѣдуетъ непрестанно помнить, слѣдя за дальнѣйшимъ изложеніемъ, гдѣ цѣлые уѣзды распредѣлены по районамъ на основаніи частичныхъ экономическихъ признаковъ и гдѣ границами районовъ служатъ предѣлы крайнихъ уѣздовъ.

Между тѣмъ, несмотря на всѣ трудности, раздѣленіе на районы совершенно необходимо. Прежде всего, оно даетъ возможность болѣе ясно представить общее экономическое строеніе края. Оно же позволяетъ дать и болѣе точныя цифровыя данныя, такъ какъ офиціальныя статистическія данныя слишкомъ мало точны въ предѣлахъ небольшихъ территорій.

Самое грубое экономическое раздѣленіе облегчено тѣмъ, что оно совпадаетъ съ географически-климатическимъ. Мы уже подготовлены предыдущимъ изложеніемъ къ тому, чтобы выдѣлить:

1. Хинганское плато (Барга).
2. Центральную Сунгарійскую равнину.
3. Восточный горный районъ.

Четко отграниченная Аргунью съ запада и Б. Хинганомъ съ востока, Барга (Хулунбуирскій округъ) можетъ быть опредѣлена экономически, какъ районъ чистаго кочевого скотоводческаго хозяйства, обрабатывающій продукты въ своихъ торговыхъ центрахъ.

Районъ возвышенностей къ востоку отъ Сунгари трудно выдѣлить съ подобной отчетливостью. Приходится прибѣгнуть къ признаку торговаго тяготѣнія и включить въ этотъ восточный районъ уѣзды, отправлявшіе свои грузы, главнымъ образомъ, со станцій восточной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги,—именно уѣзды Гиринской провинціи: 1) А-чэнъ (Ашихэ), 2) Тунъ-бинь, 3) Нинъ-ань (Нингута), 4) Му-линь и 5) Ми-шан. Въ хлѣботорговомъ отношеніи территорія, тяготѣющая къ восточной линіи, дѣлится на четыре самостоятельныхъ подрайона: 1) Ашихэ, тяготѣющій отчасти къ югу, отчасти къ ст. Ашихэ, и составляющій соединительное звено между уѣздами Шуанъ-ченъ-пу и Бинь-цзянъ; 2) Тунъ-бинь—бассейнъ рѣки Маянхэ (къ станціи Уцзимихэ); 3) Нинъ-ань—бассейнъ Муданьцзяна (къ г. Нингутѣ и станціямъ Мулинь, Ильинскій и Мацяохэ).

Въ долинахъ рѣкъ этого района развернулась земледѣльческая работа. По склонамъ горъ расположены богатѣйшія лѣсопромышленныя предпріятія.

Простирающаяся между двумя указанными районами Сунгарійская равнина представляетъ колоссальную область, пространство которой, въ предѣлахъ торговаго тяготѣнія къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, можетъ быть опредѣлено въ 400,000 кв. верстъ, а населеніе—въ $7^1/_2$ милліоновъ душъ.

Эта область полновластія земледѣлія можетъ быть раздѣлена на районы по признаку хлѣботорговаго тяготѣнія. Мы выдѣляемъ шесть районовъ:

I. Цицикарскій—бассейнъ рѣки Нонни, состоящій изъ уѣздовъ Хэйлунцзянской провинціи: 1) Лунъ-цзянъ, 2) Цзинъ-синъ-чжэнъ, 3) Нэ-хэ, 4) Нуньцзянъ и 5) Бу-си, тяготѣющихъ преимущественно къ станціямъ Цицикаръ и Фуляэрди.

II. Аньдинскій, тяготѣющій къ станціямъ Аньда, Маньгоу и сосѣднимъ и состоящій изъ уѣздовъ Хэйлунцзянской провинціи: 1) Линь-дянь, 2) Аньда, 3) Кэ-шань, 4) Цинъ-ганъ, 5) Бай-цюань, 6) Чжао-дунъ, 7) Хэй-лунъ, 8) Ванъ-куй, 9) Тунъ-бей, 10) Лань-си, 11) Лунъ-мынъ.

III. *Харбинскій*, тяготѣющій къ Харбину и включающій уѣзды: Гиринской провинціи: 1) Бинь-цзянъ (Фу-цзя-дянь) и Хэйлунцзянской: 2) Суй-хуа, 3) Хулань, 5) Ба-янъ, 6) Цинъ-чэнъ и 7) Тѣ-ли.

IV. *Нижне-Сунгарійскій*, включающій расположенные по нижнему теченію Сунгари уѣзды: Хэйлунцзянской провинціи: 1) Му-лань, 2) Тунъ-хэ, 3) Танъ-юань, и Гиринской: 4) Бинь-сянь, 5) И-лань (Сансинъ), 6) Хуа-чуань, 7) Фу-цзинь, 8) Фанъ-чженъ и 9) новый уѣздъ Бо-ли.

V. *Бодунэскій*, тяготѣющій: а) къ городу Бодунэ и черезъ него къ Южной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги, и б) къ станціи Аньда Западной линіи, и состоящій изъ уѣздовъ: Хэйлунцзянской провинціи—1) Тай-лай, 2) Да-лай. 3) Чжао-чжоу и Гиринской—2) Фу-юй (Бодунэ).

VI. *Южный*, тяготѣющій къ станціямъ Южной линіи Кит. Вост. жел. дор. и состоящій изъ уѣздовъ Гиринской провинціи: 1) Шу-анъ-чэнъ, 2) У-чанъ, 3) Юй-шу, 4) Дэ-хуй и 5) Нунь-ань.

Въ сферу вліянія Китайской Восточной жел. дороги изъ уѣздовъ обѣихъ провинцій Сѣверной Маньчжуріи нами включено, кромѣ Барги: по Хэйлунцзянской—28 и по Гиринской—18, всего 46 уѣздовъ. Изъ включавшихся сюда предыдущими изслѣдованіями уѣздовъ исключены Чанъ-линъ и Чанъ-чунь, какъ тяготѣющіе теперь въ хлѣботорговомъ отношеніи почти исключительно къ Южно-Маньчжурской желѣзной дорогѣ, и Дунъ-нинъ, Тунъ-цзянъ, Бао-цзинъ, Мао-хэ и Суй-юань, какъ тяготѣющіе, главнымъ образомъ, къ Приморью и Амурской областямъ. Въ составъ южнаго района включенъ уѣздъ Нунъ-ань, хотя онъ тяготѣетъ въ значительной мѣрѣ къ Чанчуню.

Такимъ образомъ, въ сферу вліянія Кит. Вост. жел. дороги входятъ всѣ земледѣльческіе уѣзды Хэйлунцзянской провинціи и больше половины земледѣльческихъ уѣздовъ Гиринской.

Пространственные размѣры каждаго изъ районовъ видны изъ слѣдующей таблицы:

РАЙОНЫ.	Кв. верстъ.	Тысячъ десятинъ.	Кв. ли.	Тысячъ шанъ.
I. Барга	171,444	17,830	588,053	26,463
II. Цицикарскій	170,178	17,699	583,710	26,267
III. Аньдинскій	67,932	7,065	233,008	10,485
IV. Харбинскій	26,624	2,769	91,322	4,109
V. Н.-Сунгарійскій	76,293	7,934	262,385	11,808
VI. Бодунэскій	35,965	3,740	123,489	5,557
VII. Южный	23,275	2,421	79,720	3,587
VIII. Восточный	47,068	4,895	161,938	7,287
Всего	618,780	64,353	2.123,625	95,563
Въ томъ числѣ по 28 уѣзд. Хэйлунцзянск. пров.	332,701	34,601	1.141,166	51,352
По 18 уѣзд. Гиринской провинціи	114,635	11,922	394,406	17,748

На первомъ мѣстѣ по размѣрамъ стоятъ районы Барги и Цицикарскій. За ними слѣдуютъ Нижне-Сунгарійскій и Аньдинскій районы.

Численность и густота населенія (безъ полосы отчужденія) въ установленныхъ нами экономическихъ районахъ рисуется слѣдующей таблицей:

РАЙОНЫ.	Общ. площ. въ квадратн. верстахъ.	Населеніе (тыс. душъ обоего пола).	На 1 квадр. вер. приходится душъ.
I. Барга	171,444	50	0,29
II. Цицикарскій	170,178	435	2,6
III. Аньдинскій	67,932	1,680	24,7
IV. Харбинскій	26,624	1,535	57,7
V. Н.-Сунгарійскій	76,293	1,052	13,8
VI. Бодунэскій	35,966	850	23,6
VII. Южный	23,275	2,025	87,0
VIII. Восточный	47,068	645	13,7
Всего . . .	618,780	8,272	13,4
Въ томъ числѣ:			
по 28 уѣзд. Хэйлунцзянск. пров.	332,701	3,960	11,9
по 18 уѣзд. Гиринской пров. .	114,635	4,262	37,2

Густота населенія на описываемой территоріи въ общемъ совершенно закономѣрно растетъ по направленію колонизаціи. Всего плотнѣе заселены самые старые районы Южный и Харбинскій; за ними слѣдуютъ Аньдинскій и Бодунэскій, при чемъ въ послѣднемъ наибольшая густота населенія (65,1 чел.) наблюдается въ самомъ уѣздѣ Бодунэ; третью группу представляютъ Восточный и Нижне-Сунгарійскій районы и на послѣднемъ мѣстѣ стоитъ Цицикарскій районъ, въ которомъ черезчуръ низкая цифра населенности объясняется наличіемъ значительнаго количества еще не заселенныхъ монгольскихъ территорій и горныхъ пространствъ.

Хозяйственныя особенности районовъ.

Экономическіе признаки тѣсно связаны другъ съ другомъ и, всѣ вмѣстѣ, съ географическо-климатическими условіями.

Естественныя очертанія края открыли ворота на югъ. Оттуда и пришли колонисты. Они прежде всего и гуще всего заселили среднюю излучину Сунгари. Это такъ понятно: здѣсь было ближе къ родинѣ, здѣсь было тепло, здѣсь была легкая хорошая почва и большая судоходная рѣка.

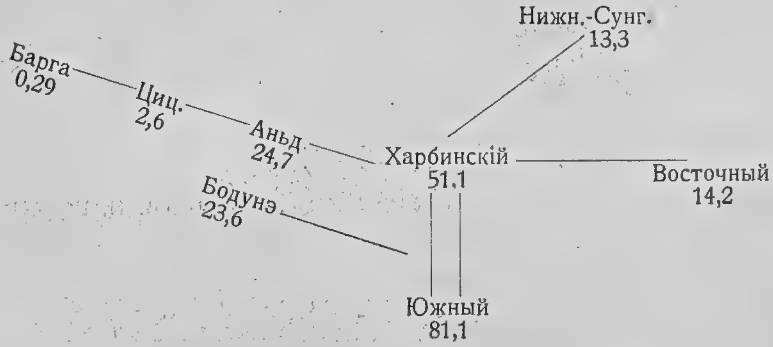
Изъ этого центральнаго гнѣзда, изъ района, который мы назвали Южнымъ, волны переселенія шли по разнымъ направленіямъ. Поэтому Южный районъ оказался наиболѣе заселеннымъ. Чѣмъ дальше отъ него—тѣмъ рѣже становится населеніе.

Распредѣленіе густоты населенія въ значительной мѣрѣ опредѣлило особенности хозяйственнаго строя районовъ.

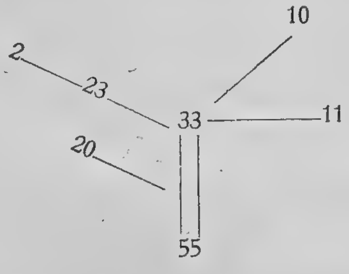
Сѣверная Маньчжурія подобна вѣтвистому дереву, котораго широкимъ низомъ ствола служитъ Южный районъ, верхней частью—Харбинскій, и котораго вѣтвями являются другіе районы, примыкающіе къ названнымъ.

Такъ располагаются климатическія условія. Годовая температура выше всего на югѣ, ниже въ Харбинѣ, еще ниже на сѣверъ, на востокъ, особенно на западъ.

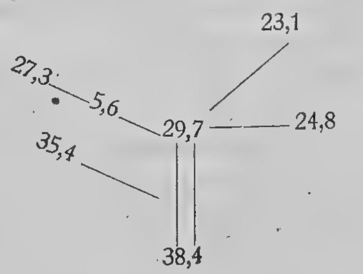
Такъ распредѣлена и плотность населенія, котораго численность на квадратную версту можетъ быть изображена такой схемой:



Соотвѣтственно располагаются и другіе хозяйственные признаки. Гдѣ гуще населеніе, тамъ большая часть пространства распахана. Процентъ распашки по районамъ (изъ общей площади каждаго) составляетъ, убывая отъ корня къ вѣтвямъ:

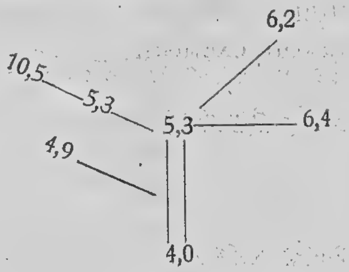


Чѣмъ гуще населеніе, тѣмъ болѣе великъ процентъ мелкопосѣвныхъ хозяйствъ (исключеніе составляетъ лишь Цицикарскій районъ). Этотъ процентъ опредѣляется такими данными:

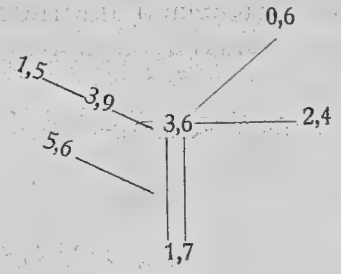


Районы съ болѣе густымъ населеніемъ характеризуются и болѣе интенсивной организаціей хозяйства. Это особенно ясно изъ распредѣленія по районамъ видовъ животныхъ. По мѣрѣ распашки исчезаютъ пастбища, а съ пастбищами скрываются и потребители объемныхъ кормовъ—гулевой рогатый скотъ и овцы. Ихъ смѣняютъ въ интенсивномъ хозяйствѣ другіе виды, которые легче, скорѣе и выгоднѣе превращаютъ зерновой кормъ и отбросы въ мясо—свиньи и домашняя птица. Въ качествѣ рабочихъ животныхъ начинаютъ чаще примѣнять лошадей, муловъ и ословъ.

Слѣдующія схемы, на которыхъ представлено количество животныхъ каждаго вида по районамъ на 100 шанъ посѣва, ясно изображаетъ эту связь:



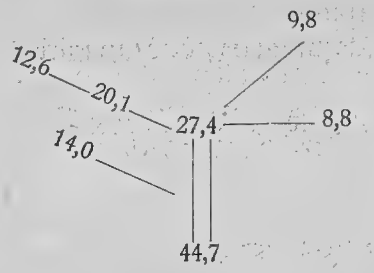
Рогатый скотъ.



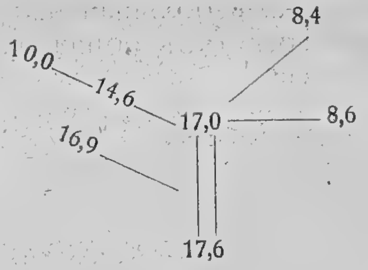
Овцы.

Чѣмъ дальше отъ главной оси заселенія, тѣмъ больше овецъ и рогатаго скота. Понятное исключеніе представляютъ Нижне-Сунгарійскій и Восточный районъ, гдѣ по природнымъ условіямъ гулевое скотоводство не можетъ имѣть распространенія.

Обратная картина со свиньями и однокопытными:



Свиньи.



Лошади, ослы, мулы.

Этотъ процессъ экстенсификаціи по мѣрѣ удаленія отъ ядра заселенія доведенъ до предѣла въ *Баргѣ*, гдѣ малочисленное населеніе, совершенно не имѣющее посѣвовъ, располагаетъ на каждую сотню людей 300 головъ скота, 1,000 лошадей и 3,000 овецъ, совершенно не имѣя свиней.

Торговые центры Барги стягиваютъ къ себѣ скотъ и продукты скотоводства не только изъ предѣловъ этого округа, но также изъ Халхи и сеймовъ, расположенныхъ къ югу. Можно предполагать, что этотъ торговый оборотъ значительно усилится въ будущемъ.

Монгольскія степи имѣютъ много выходовъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Привычный, самый древній торговый путь идетъ изъ глубины Монголіи на Калганъ, Пекинъ и Тяньцзинъ. Южно-Маньчжурская жел. дорога привлекаетъ монгольскіе товары при помощи линіи, протянутой въ степь отъ Сыпингая на Чжэнцзятунь и дальше въ направленіи на Таонаньфу. Рядъ другихъ линій въ этомъ районѣ давно предполагался къ постройкѣ.

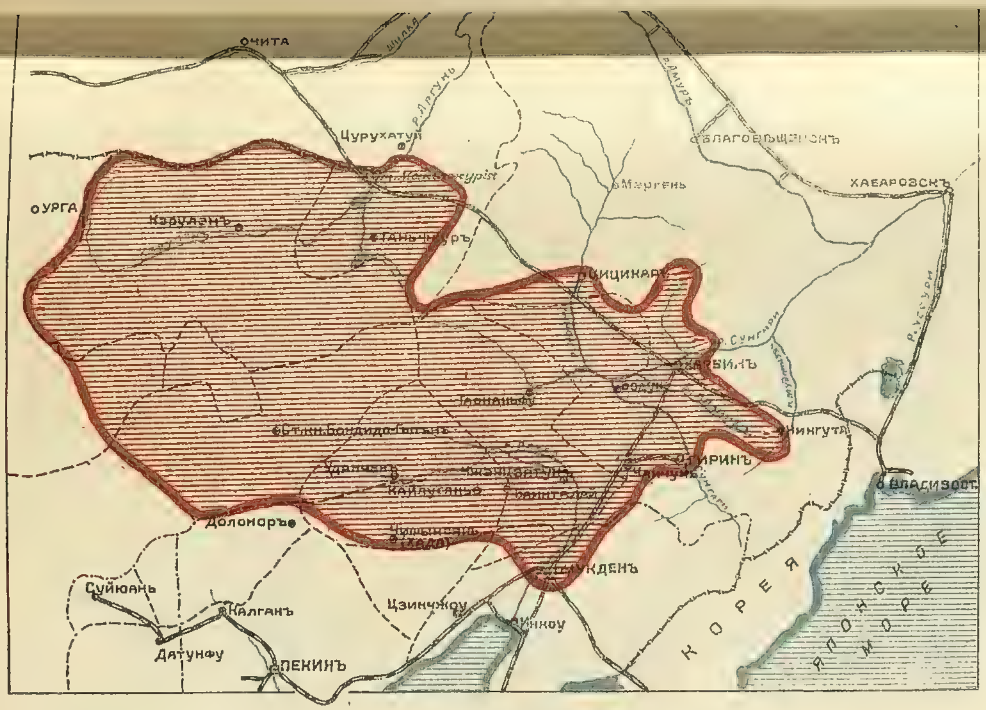
Но всѣ эти выходы, расположенные въ зонахъ густого земледѣльческаго населенія, представляютъ большія затрудненія для скотопромышленности. Пашня, надвигающаяся на степь и удаляющая стада, мѣшаетъ подгону ихъ къ станціямъ.

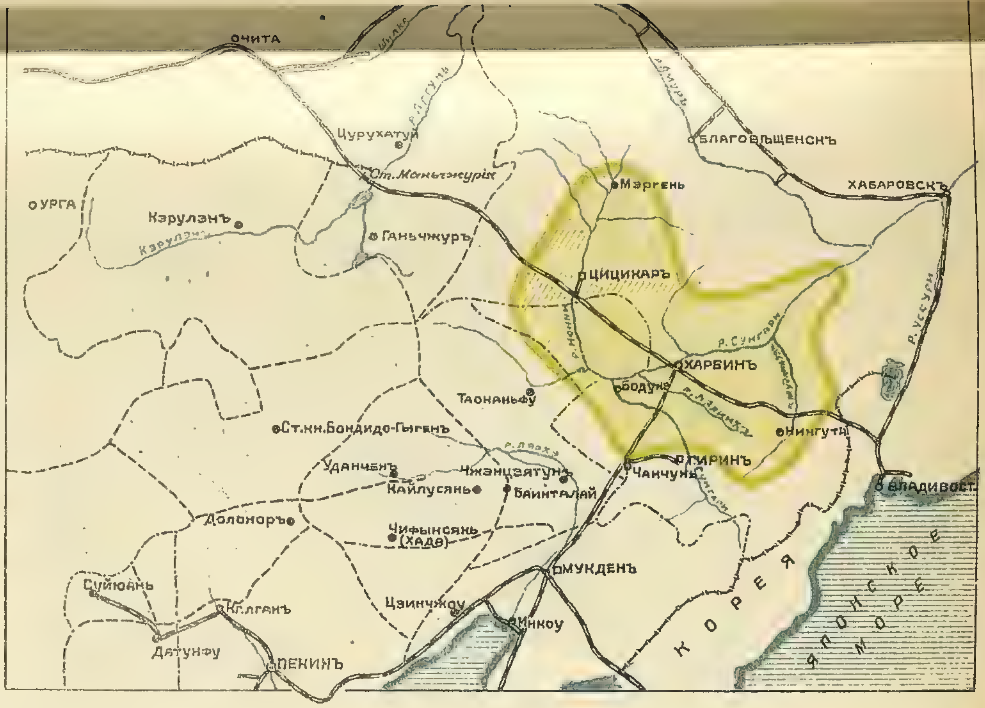
Все болѣе выгоднымъ становится направленіе стадъ къ центрамъ Барги, гдѣ скотъ не нужно вести на веревочкѣ по межамъ и гдѣ окрестности желѣзнодорожныхъ станцій изобилуютъ прекрасными пастбищами.

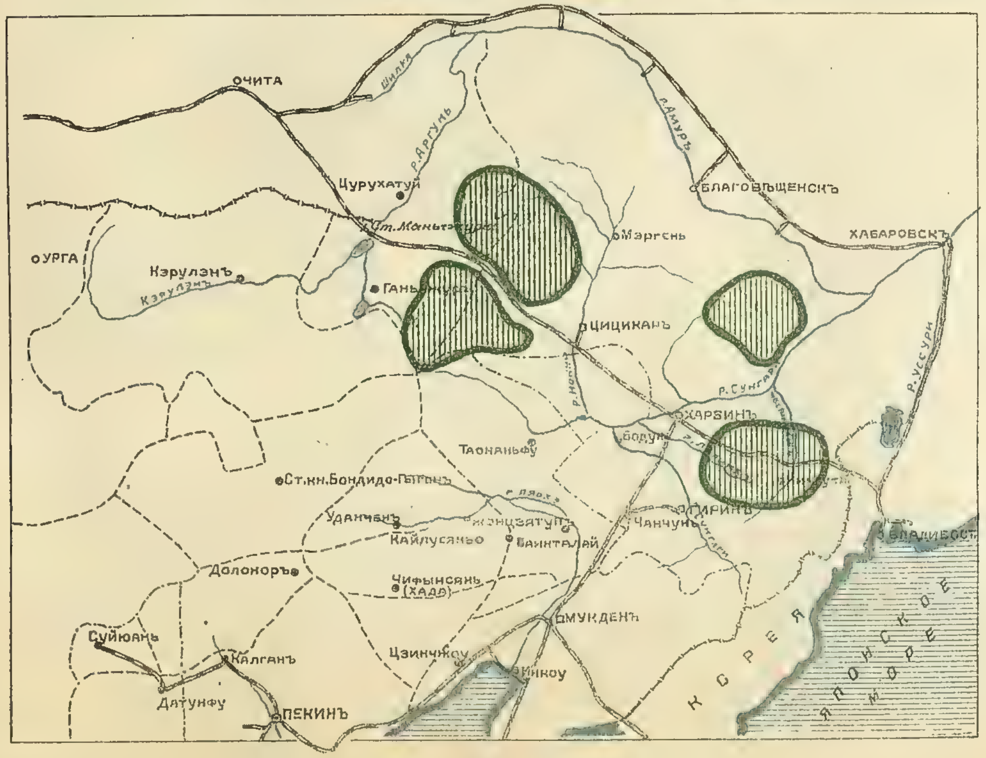
Картограмма № 4.

Экономическіе районы тяготѣнія къ Кит. Вост. ж. д.:

1. Земледѣльческіе.
2. Скотоводческіе.
3. Лѣсные.


Очита
р. Шилка
р. Аргунь
р. Амуръ
Цурухатуй
Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
Урга
Кэрулэнъ
Ст. Маньчжурія
Мэргэнь
Ганьчжуръ
Цицикаръ
р. Сунгари
Харбинъ
Бодунэ
Таонаньфу
Ст.кн.Бондидо-Гыгэнъ
Нингута
Гиринъ
Удавчэнъ
Чжэнцзятунъ
Кайлусаньо
Баинталай
Чанчунь
Долоноръ
Чифынсянь (Хада)
Мукденъ
Владивост.
р. Уссури
Суйюань
Калганъ
Цзинчжоу
Инкоу
Датунфу
Пекинъ
Корея
Японское море


Очита
р. Шилка
р. Аргунь
р. Амуръ
Цурухатуй
Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
Урга
Кэрулэнъ
Ст. Маньчжурія
Мэргэнь
Ганьчжуръ
Цицикаръ
р. Нонни
р. Сунгари
Харбинъ
Бодунэ
р. Уссури
Таонаньфу
Ст.кн.Бондидо-Гыгэнъ
Нингута
Гиринъ
Удавчэнъ
Чжэнцзятунъ
Кайлусаньо
Баинталай
Чанчунь
Владивост.
Долоноръ
Чифынсянь (Хада)
Мукденъ
Суйюань
Калганъ
Цзинчжоу
Инкоу
Датунфу
Пекинъ
Корея
Японское море


Очита
р. Шилка
р. Аргунь
р. Амуръ
Цурухатуй
Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
Урга
Кэрулэнъ
Ст. Маньчжурія
Мэргэнь
Ганьчжуръ
Цицикаръ
р. Сунгари
р. Уссури
Харбинъ
Бодунэ
Таонаньфу
Ст.кн.Бондидо-Гыгэнъ
Гиринъ
Удавчэнъ
Чжэнцзятунъ
Кайлусаньо
Баинталай
Чанчунь
Владивост.
Долоноръ
Чифынсянь (Хада)
Мукденъ
Суйюань
Калганъ
Цзинчжоу
Инкоу
Датунфу
Пекинъ
Корея
Японское море

Скотоводствомъ не исчерпываются богатства Барги. Ея громадныя озера полны рыбой. Верховья рѣкъ теряются въ прекрасномъ лиственничномъ лѣсу. Наконецъ, на территоріи Барги находится Чжалайнорское угольное мѣсторожденіе, которое въ настоящее время является главнымъ источникомъ мѣстнаго угля въ Сѣверной Маньчжуріи.

Переходомъ Барги къ земледѣльческимъ районамъ равнины служитъ *Цицикарскій районъ*, который давно являлся базой китайскаго вліянія на ближнія монгольскія области и душой обороны противъ расширенія русскаго вліянія. Быть-можетъ, поэтому нигдѣ такъ не отразилось монгольское и русское вліяніе какъ въ этомъ районѣ, который давно сталъ центромъ торговой связи съ русскими поселеніями по Амуру.

Рѣдко заселенный районъ, съ огромными свободными для земледѣлія площадями, въ значительной мѣрѣ живетъ скотоводствомъ. Большая часть посѣвовъ отведена овсу и ячменю, которымъ снабжались прежде русскія воинскія части. Монгольскій скотъ обмѣнивается здѣсь на хлѣбъ, которымъ Цицикарскій районъ снабжаетъ Монголію. Скотъ сбывался въ Харбинъ и Благовѣщенскъ, куда ведетъ изъ Цицикара большой старинный трактъ. Верховья Нонни богаты ископаемыми. Здѣсь добывается золото и уголь. Отроги и склоны Б. Хингана эксплоатируются многочисленными лѣсопромышленными предпріятіями.

Сосѣдній районъ—*Аньдинскій*—представляетъ собой быстро расцвѣтающую область, выбрасывающую ежегодно на рынокъ громадные хлѣбные избытки. Скотоводческая работа ничтожна. Зато пашня все увеличивается, вызывая параллельный ростъ свиноводства.

Обширность распаханныхъ пространствъ къ сѣверу отъ желѣзнодорожной линіи и сравнительная рѣдкость населенія являются источникомъ упомянутаго громаднаго фонда избытковъ, составляющихъ теперь около 40% всего вывозного фонда Сѣверной Маньчжуріи. Замѣтную часть этого фонда составляетъ пшеница, сбываемая въ Россію и Харбинъ.

Ближайшія къ линіи дороги мѣстности мало пригодны для земледѣлія. На многочисленныхъ озерахъ, разбросанныхъ невдалекѣ отъ линіи, идетъ добыча соды.

Если избытки Аньдинскаго района чрезвычайно велики, то *Харбинскій районъ* вывозитъ, главнымъ образомъ, продукты сосѣднихъ районовъ. Продукція района почти цѣликомъ уходитъ на снабженіе громаднаго города, котораго спросъ наложилъ отпечатокъ на всю организацію производства въ районѣ.

Пшеница идетъ на харбинскія мельницы, бобы—на маслобойные заводы. Подъ вліяніемъ городского спроса очень возросъ процентъ посѣвовъ пшеницы въ районѣ (21% противъ 5% на югѣ). Городской же спросъ былъ причиной прекраснаго развитія подгородняго огородничества.

По Сунгари подходятъ къ Харбину противъ теченія джонки и баржи съ хлѣбомъ и лѣсомъ *Нижне-Сунгарійскаго района*.

Не такъ давно этотъ районъ отправлялъ часть своихъ хлѣбныхъ запасовъ внизъ по Сунгари: пшеницу для снабженія русскихъ мельницъ и бобы—для экспорта черезъ гор. Николаевскъ на Амурѣ. Теперь перевалка хлѣба идетъ исключительно черезъ Харбинъ. На подходящихъ къ Сунгари хребтахъ, соединяющихъ систему Тяньбошаня съ Малымъ Хинганомъ, ведется оживленная рубка лѣса, которымъ снабжается Харбинъ съ Фуцзядянемъ и сельскія мѣстности безлѣсныхъ районовъ.

Къ югу отъ Нижне-Сунгарійскаго и къ востоку отъ Харбинскаго районовъ тянутся уѣзды Восточнаго района, поражающаго разнообразіемъ своей продукціи.

Разнообразна, прежде всего, продукція сельскаго хозяйства. Подъ вліяніемъ спроса изъ русскихъ областей развиты посѣвы пшеницы, отличающейся здѣсь высокой натурой. Растутъ посѣвы риса. Техническія культуры обнаруживаютъ наибольшій ростъ именно въ Восточномъ районѣ, гдѣ распространяются посѣвы свеклы, табака и конопли и гдѣ среди горъ кроются запретные посѣвы мака. Здѣсь же идетъ успѣшное приготовленіе вина изъ мѣстнаго дикаго винограда. Пчеловодство дѣлаетъ успѣхи съ каждымъ годомъ.

Склоны горъ покрыты разнообразнѣйшими и цѣннѣйшими породами деревьевъ, вырубка которыхъ даетъ главный вывозной запасъ края.

Нѣдра земли богаты столь же разнообразными ископаемыми. Здѣсь находятся громадныя залежи угля, золота и серебра. Отсюда снабжаются города известью и камнемъ.

Къ югу отъ Харбинскаго района вверхъ по Сунгари расположены уѣзды Бодунэскаго и южнаго районовъ.

Бодунэскій районъ совмѣщаетъ уѣзды старинной колонизаціи, густо заселенные и интенсивно земледѣльческіе, съ другими, еще сохранившими характеръ вольной монгольской степи. Роль, которую Цицикаръ играетъ относительно Барги, Бодунэ долженъ былъ играть относительно Горлоса, внѣдряя въ степь китайскую колонизацію и администрацію. Свои избытки районъ направляетъ во всѣ стороны: частью на станціи Западной линіи К. В. ж. д., частью на Южную линію, частью вверхъ по Сунгари на джонкахъ, частью на арбахъ въ Чанчунь.

Южный районъ—наиболѣе густо заселенный, отмѣченъ наибольшей интенсивностью земледѣлія. Изъ всѣхъ районовъ Сѣверной Маньчжуріи онъ ближе всего приближается къ типу исконнаго китайскаго земледѣльческаго хозяйства.

Главная доля посѣвовъ здѣсь—бобы и просовые хлѣба. Пшеницы почти нѣтъ. Поля удобряются навозомъ. Въ качествѣ рабочаго скота въ большой мѣрѣ примѣняются ослы и мулы. Свиноводство было бы важной отраслью хозяйства, если бы повторныя эпидеміи не истребляли запасовъ свиней. На-ряду со свиньями откармливаются и птица. Южный районъ является главнымъ рынкомъ заготовки птицы и яицъ.

Если Цицикарскій районъ служитъ переходомъ къ Баргѣ, то Южный можно считать переходомъ къ хозяйственному строю Мукденской провинціи.

III.

АДМИНИСТРАТИВНОЕ УСТРОЙСТВО.

Исторія административной организаціи.

Маньчжурія до 1907 года имѣла чисто военное управленіе. Во главѣ трехъ провинцій стояли цзянъ-цзюни съ резиденціей въ главныхъ городахъ провинцій—Мукденѣ, Гиринѣ и Цицикарѣ. Помощниками цзянъ-цзюней по управленію провинціями были, такъ-называемые, фу-ду-туны.

Въ Гиринской провинціи было шесть фу-ду-туновъ (въ Гиринѣ, Нингутѣ, Бодунэ, Сансинѣ, Алэчука и Хуньчунѣ), въ Цицикарской провинціи—пять (въ Айхунѣ, Мэргэнѣ, Цицикарѣ, Хуланѣ и Хайларѣ).

Въ 1907 году произведена реорганизація управленія Маньчжуріей въ смыслѣ упраздненія института цзянъ-цзюней и учрежденія, вмѣсто нихъ, одного генералъ-губернатора (или вице-короля)—цзунъ-ду съ резиденціей въ г. Мукденѣ и трехъ военныхъ губернаторовъ—сюнь-фу, съ резиденціями въ Мукденѣ, Гиринѣ и Цицикарѣ. Этой реорганизаціей было положено начало и дальнѣйшихъ реформъ административнаго управленія въ Маньчжуріи, сущность коихъ сводилась, съ одной стороны, къ введенію въ ней обще-провинціальнаго управленія, т.-е. къ упраздненію фудутунствъ и учрежденію, вмѣсто нихъ, дао-таевъ и областныхъ, окружныхъ и уѣздныхъ начальниковъ, а съ другой стороны, къ введенію общей для Китая системы провинціальнаго управленія, выработанной Комиссіей Государственныхъ Реформъ въ 1906 году.

Ко времени установленія республиканскаго строя въ Китаѣ, управленіе въ Маньчжуріи значительно видоизмѣнилось: фудутунства были повсюду (за исключеніемъ Мукдена) упразднены и замѣнены военно-административными дао-таями, образовалось и было намѣчено много административныхъ дѣленій—областей (фу), округовъ (чжоу), отдѣловъ (тинъ) и уѣздовъ (сянь), во главѣ коихъ были поставлены уже гражданскіе чины.

Съ утвержденіемъ въ 1912 году республиканскаго строя, въ Китаѣ сейчасъ же возникло сильное теченіе въ пользу окончательнаго раздѣленія военной и гражданской власти и установленія во всей странѣ одной системы гражданско-административнаго управленія. Идя на встрѣчу этому теченію, Правательство въ первую очередь упразднило должности генералъ-губернаторовъ (цзунъ-ду), но оставило временно военныхъ губернаторовъ—сюнь-фу, переименовавъ ихъ въ ду-ду. Наконецъ, въ 1913 году въ каждой провинціи было учреждено по одному гражданскому губернатору—минъ-чжэнъ-чжанъ съ управленіемъ (синъ-чжэнъ-гунъ-шу), подраздѣлявшимся на четыре департамента: внутреннихъ дѣлъ (нэй-у-сы), финансовъ (цай-чжэнъ-сы), просвѣщенія (цзяо-юй-сы) и промышленности (ши-ѣ-сы). Военно-административные дао-таи были переименованы въ Гуань-ча-ши (окружной инспекторъ). Управленіе Гуань-ча-ши подраздѣлялось на четыре же отдѣленія съ наименованіями, соотвѣтствовавшими департаментамъ управленія губернатора.

Въ цѣляхъ упрощенія системы административнаго управленія, существовавшее до сего времени административное дѣленіе провинцій на области (фу), округа (чжоу) и отдѣлы (тинъ) было упразднено, а взамѣнъ ихъ провинціи, согласно распоряженію Президента, должны быть подраздѣлены только на уѣзды съ уѣздными начальниками во главѣ (сянь-чжи-ши).

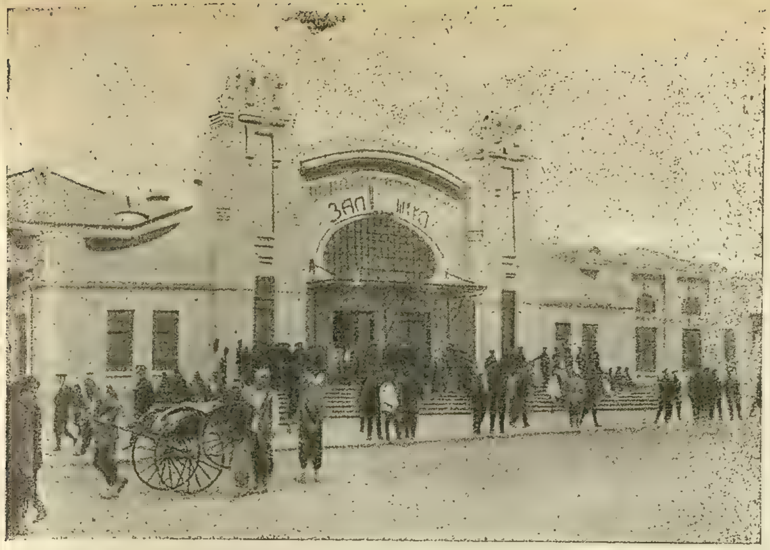
Въ 3-мъ году Китайской республики (1914 года) установленіе единой гражданско-административной системы провинціальнаго управленія было подтверждено опубликованіемъ положенія о провинціальной (шэнъ-гуань-чжи), окружной (дао-гуань-чжи) и уѣздной власти (сянь-гуань-чжи). Согласно этому положенію, во главѣ гражданско-административнаго управленія провинціи ставился губернаторъ (сюнь-ань-ши), округа (дао)—дао-инь (инспекторъ) и уѣзда—уѣздный Начальникъ (сянь-чжи-ши).

Въ 1916-мъ году наименованіе губернатора—сюнъ-ань-ши было замѣнено шенъ-чжанъ (начальникъ провинціи).

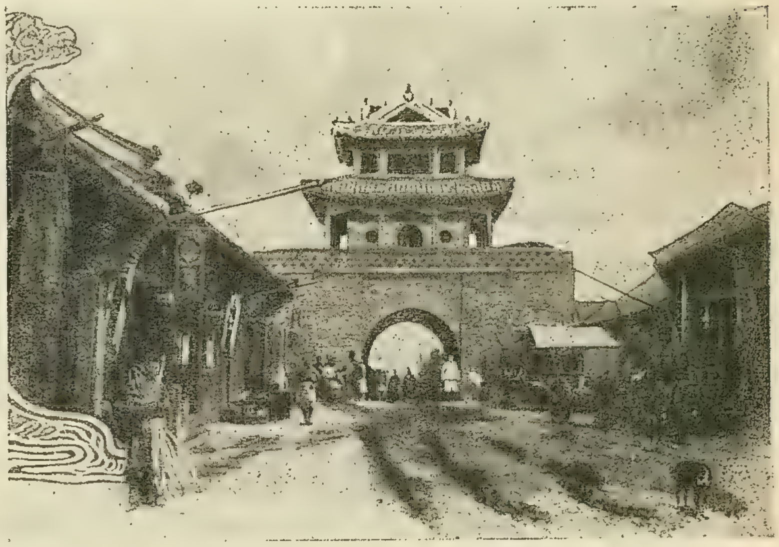
Первоначально при управленіи губернатора (гунъ-шу) было учреждено два департамента: *обще-административный* (чженъ-у-тинъ), подраздѣлявшійся на 4 отдѣленія—1) общихъ дѣлъ (цзунъ-у-кэ), 2) внутреннихъ дѣлъ (нэй-у-кэ), 3) просвѣщенія (цзяо-юй-кэ) и 4) промышленности (ши-ѣ-кэ), и *финансовый* (цай-чжэнъ-тинъ), состоявшій изъ 3 отдѣленій—1) общихъ дѣлъ (цзунъ-у-кэ), 2) сборовъ и обложеній (чжэнъ-цюэ-кэ) и 3) по разсмотрѣнію приходныхъ смѣтъ и отчетовъ (чжи-юнь-кэ).

Въ 1917-мъ году, въ виду опубликованія временныхъ положеній объ учрежденіи въ провинціяхъ департаментовъ просвѣщенія (цзяо-юй-тинъ) и промышленности (ши-ѣ-тинъ), отдѣленія обще-административнаго департамента по дѣламъ просвѣщенія и промышленности были упразднены, а внесеннымъ, затѣмъ, въ томъ же году исправленіемъ въ 14-й пунктъ положенія о провинціальной власти (шэнъ-гуань-чжи), четыре отдѣленія означеннаго департамента переименовались въ 1-е, 2-е, 3-е и 4-е отдѣленія.

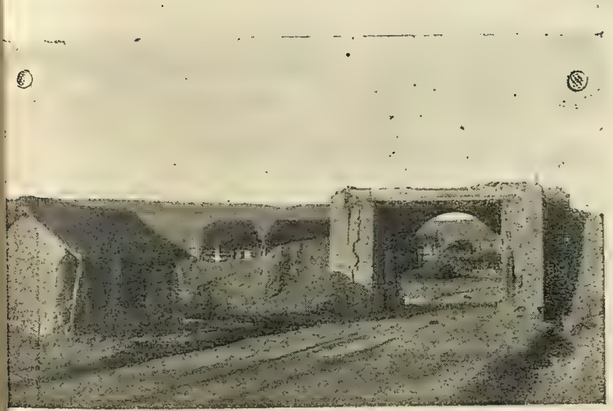
Во главѣ военнаго управленія провинціями въ первые годы республики, какъ было сказано выше, стояли Ду-ду, въ 3-мъ году Кит. р., 1914 году, они были переименованы въ цзянъ-цзюни, а въ 1916-мъ году въ ду-цзюни. Съ 1913 года по 1915 годъ въ Цицикарской и Гиринской провинціяхъ глава военнаго управленія именовался еще ху-цзюнь-ши. Впрочемъ, указанныя различія въ наименованіяхъ не вносили существенныхъ измѣненій въ функціи военныхъ главъ провинцій, власть коихъ заключалась исключительно въ завѣдываніи всѣми военными учрежденіями въ провинціи и начальствованіи надъ расквартированными въ провинціи войсками. Однако, фактически они являлись и являются исключительными руководителями всѣхъ отраслей управленія и политики провинцій, вслѣдствіе почти безпрерывнаго совмѣщенія должностей губернаторовъ.



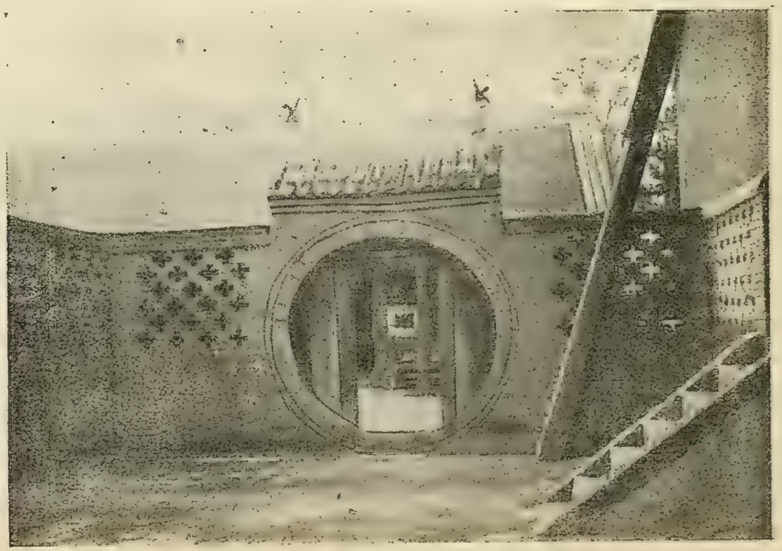
Г. Харбинъ. Вокзалъ.



Ворота въ г. Цицикарѣ.



Гиринская провинція.
Сѣверныя ворота г. Дуньхуасяня.
(Изъ фотографій г. Надарова).



Дворъ китайской каменной богатой фанзы.

Такимъ образомъ, послѣ упраздненія генералъ-губернатора (цзунъ-ду), имѣвшаго резиденцію въ Мукденѣ, три провинціи Маньчжуріи (Мукденская, Гиринская и Цицикарская) утратили свой, объединяющій административную власть центръ и управляются независимо другъ отъ друга, подчиняясь непосредственно Пекину.

Но это только юридически. На практикѣ же, въ виду учрежденія въ Мукденѣ въ 1919 году должности Военнаго Комиссара 2-хъ Восточныхъ провинцій (Дунъ-сань-шэн сюнь-юе-ши), объединяющаго военную власть въ Маньчжуріи, и постояннаго совмѣщенія командующими войсками провинцій (ду-цзюнь) губернаторскихъ постовъ, административное управленіе Цицикарской и Гиринской провинцій теперь снова въ значительной степени зависитъ отъ Мукдена.

Дѣленіе провинцій.

Провинціи въ административномъ отношеніи дѣлятся на дао (округа) и уѣзды (сянь).

Гиринская провинція имѣетъ слѣдующія административныя дѣленія:

1. Цзи-чанъ-дао (Гиринъ-Чанчунскій округъ). Резиденція даоиня (инспекторъ) въ г. Чанчунѣ.

Цзи-чанъ-дао объединяетъ въ себѣ нижеслѣдующіе 11 уѣздовъ: Цзи-линъ-сянь (бывшая область Цзи-линъ-фу), Чанъ-чунь-сянь (бывшая область Чанъ-чунь-фу), И-тунъ-сянь (бывшій независимый округъ И-тунъ-чжи-ли-чжоу), Мэнъ-цзянъ-сянь (бывшій округъ Мэнъ-цзянъ-чжоу), Нунъ-ань-сянь, Чанъ-линъ-сянь, Шу-лань-сянь, Хуа-дянь-сянь, Пань-ши-сянь, Шуанъ-янъ-сянь и Дэ-хуй-сянь.

2. Бинъ-цзянъ-дао (Бинъ-цзянскій округъ). Резиденція даоиня въ городѣ Харбинѣ.

Бинъ-цзянъ-дао объединяетъ нижеслѣдующіе 8 уѣздов: Бинъ-цзянъ-сянь (бывшій отдѣлъ Бинъ-цзянъ-тинъ), Фу-юй-сянь (бывшая область Синь-чэнъ-фу или гор. Бодунэ), Шуанъ-чэнъ-сянь (бывшая область Шуанъ-чэнъ-фу), Бинь-сянь (бывшая область Бинь-чжоу-фу), У-чанъ-сянь (бывшая область У-чанъ-фу), Юй-шу-сянь (бывшій независимый отдѣлъ Юй-шу-чжи-ли-тинъ), Тунъ-бинь-сянь (бывшій уѣздъ Чанъ-шоу-сянь) и А-чэнъ-сянь.

3. Янь-цзи-дао (Яньцзиганскій округъ). Резиденція даоиня въ городѣ Яньцзиганъ.

Янь-цзи-дао объединяетъ нижеслѣдующіе 8 уѣздовъ: Янь-цзи-сянь (бывшая область Янь-цзи-фу), Нинъ-ань-сянь (бывшая область Нинъ-ань-фу, городъ Нингута), Хунь-чунь-сянь (бывшій отдѣлъ Хунъ-чунь-тинъ), Дунъ-нин-сянь (бывшій отдѣлъ Дунъ-нинъ-тинъ), Дунь-хуа-сянь, Э-му-сянь, Ванъ-цинъ-сянь и Хэ-лунъ-сянь.

4. И-лань-дао (Сансинскій округъ). Резиденція даоиня въ г. И-лань (Сансинъ).

И-лань-дао объединяетъ нижеслѣдующіе 12 уѣздовъ: И-лань-сянь (бывшая область И-лань-фу), Бо-ли-сянь (вновь образованъ изъ территоріи у. И-лань-сянь), Тунъ-цзянъ-сянь (бывшая область Линъ-цзянъ-фу), Бао-цинъ-синь (выдѣленъ изъ территоріи уѣзда Тунъ-цзянъ и Ми-шань), Ми-шань-сянь (бывшая область Ми-шань-фу), Ху-линъ-сянь (бывщій отдѣлъ Ху-линъ-тинъ), Суй-юань-сянь (бывшій округъ Суй-юань-чжоу), Хуа-чуань-сянь, Фу-цзинь-сянь, Жао-хэ-сянь, Фанъ-чжэнъ-сянь и Му-линъ-сянь.

Такимъ образомъ, Гиринская провинція въ административномъ отношеніи дѣлится на 4 дао и 39 уѣздовъ.

Главный городъ провинціи—Гиринъ (Цзи-линъ), гдѣ имѣетъ свою резиденцію губернаторъ Гиринской провинціи.

Цицикарская провинція (Хэй-лунъ-цзянъ-шенъ) дѣлится на нижеперечисленные 3 дао (округа), 32 уѣзда и 7 подготовительныхъ или колонизаціонныхъ уѣздовъ (шэ-чжи-цзюй). Резиденція губернатора въ г. Цицикарѣ (Лунъ-цзянъ-сянь или Букуй), главномъ городѣ провинціи.

1. Лунъ-цзянъ-дао объединяетъ слѣдующіе 15 уѣздовъ и 4 подготовительныхъ уѣзда: Лунъ-цзянъ-сянь (бывшая область Лунъ-цзянъ-фу), подготов. у. Цзинъ-синъ-чжэнь (шэ-чжи-цзюй), образованъ изъ района Цзинъ-синъ-чжэнь, находившагося ранѣе въ вѣдѣніи помощника начальника уѣзда Лунъ-цзянъ-сянь), Нунь-цзянъ-сянь (бывшая область Нунь-цзянъ-фу), Да-лай-сянь (бывшій отдѣлъ Да-лай-тинъ), Чжао-чжоу-сянь (бывш. отдѣлъ Чжао-чжоу-тинъ), Ань-да-сянь (бывш. отд. Ань-да-тинъ), Линъ-дянь-сянь (образованъ изъ района Дунъ-цзи-чжэнь у. Ань-да), Нэ-хэ-сянь (бывш. независим. отд. Нэ-хэ чжи-ли-тинъ), Кэ-шань-сянь (образованъ изъ района Сань-чжань у. Нэ-хэ), Цинъ-ганъ-сянь, Бай-цюань-сянь, Чжао-дунъ-сянь (образованъ изъ р. Чанъ-у-чэнъ), подготов. у. Бу-си (образованъ изъ района Си-бу тэ-ха), Ху-лунь-сянь (бывш. область Ху-лунь-фу—Хайларъ), Лу-бинъ-сянь (бывщ. область Лу-бинъ-фу—ст. Маньчжурія), Тай-лай-сянь (образов. изъ колонизованныхъ земель монгольскихъ хошуновъ Дурбэтъ и Чжалайтъ), Ши-вэй-сянь (образ. изъ района Цзи-ла-линъ—пограничный караулъ), подготов. у. Со-лунь-шань (Солонскія горы) и подготов. у. Ци-гань (изъ района пограничнаго караула Ци-я-хэ Ка-лунь).

2. Суй-лань-дао (Суй-хуа-хуланскій округъ). Резиденція даоиня въ городѣ Суй-хуа-сянь (Бэй-линъ-цзы или Бэй-туань-линъ-цзы).

Суй-лань-дао объединяетъ нижеслѣдующіе 13 уѣздовъ и подготовительный уѣздъ: Суй-хуа-сянь (бывш. области Суй-хуа-фу), Суй-лэнъ-сянь (образов. изъ р. Шанъ-цзи-чанъ, находивш., въ вѣдѣніи пом. начальника у. Суй-хуа), Ху-лань-сянь (бывш. обл Ху-лань-фу), Хай-лунь-сянь (бывш. обл. Хай-лунь-фу), Банъ-куй-сянь (образов. изъ района Банъ-хуй-чжэнь у. Хай-лунь), Тунъ-бэй-сянь (образов. изъ р. Тун-бэй у. Хай-лунь), Ба-янь-сянь (бывш. окр. Ба-янь-чжоу—Ба-янь-сусу), Цинъ-чэнъ-сянь (бывш. у. Юй-цинъ-сянь), Лань-си-сянь, Му-лань-сянь, Тунъ-хэ-сянь (бывш. у. Да-тунъ-сянь), Танъ-юань сянь, Лунъ-чжэнь-сянь (образ. изъ р. Лунь-мынь-чжэнь, Ань-гу-чжэнь и У-юй-чжэнь) и подгов. у. Тѣ-ли—(образованъ изъ района, находивш. въ вѣдѣніи Тѣ-шань-баоскаго и Дунъ-синъ-чжэньскаго командировъ знаменныхъ (маньчжурск.) войскъ (Сѣ-липъ).

3. Хэй-хэ дао (Хэ-хэскій или Сахалянскій округъ). Резиденція даоиня въ г. Хэй-хэ (Сахалянь или Хэй-лань-пао у. Ай-хунь).

Хэй-хэ-дао объединяетъ нижеслѣдующіе 4 уѣзда и 2 подгот. у.: Ай-хунь-сянь (Айгунъ) (бывш. невав. окр. Хэ-хэской обл.—Ай хунь чжи-ли-тинъ), Ху-ма-сянь (бывш. подготов. отд. Ху-ма-тинъ), Ло-бэй-сянь (бывш. подг. у. Ло-бэй), подг. у. У-юнь (образ. изъ р. карауловъ Вэнь-хэ-чжэнь и Вась-синъ-чжэнь по р. Уюньхэ въ у. Ло-бэй), подготов. у. Суй-дунъ (образ. изъ р., находивш. въ вѣдѣніи суйдунчэнскаго помощника начальника у. Ло-бэй, у. городъ перенесенъ въ п. Ао-лай-ми-тунь) и Мо-хэ-сянь (изъ района караула Мо-хэ).

Въ началѣ 1920 года, вслѣдствіе возвращенія Хулунбуирскаго края подъ власть Китая, въ г. Хайларѣ учреждена должность главноуправляющаго водвореніемъ порядка въ Хулунбуирскомъ округѣ (Хулунъ Буиэръ-шань-хоу дубань), при чемъ въ его вѣдѣніе, помимо Барги, выдѣлены изъ Лунъ-цзянъ-дао три уѣзда Ху-лунъ сянь, Лу-бинъ-сянь и Ши-вай-сянь.

Провинціальныя учрежденія.

Такъ какъ современная система административнаго управленія какъ въ Гиринской, такъ и въ Цицикарской провинціяхъ одна и та же и даже, за нѣкоторыми незначительными исключеніями, общая для всѣхъ провинцій Китая, то ниже, при краткомъ поверхностномъ обзорѣ ея, мы не будемъ разсматривать каждую провинцію въ отдѣльности, а приведемъ общую схему современнаго административнаго аппарата. Центральная власть провинціи представлена нижеслѣдующими учрежденіями, находящимися въ главномъ городѣ провинціи.

Губернаторъ (шенъ-чжанъ)—стоитъ во главѣ гражданской администраціи провинціи, полиціи, особыхъ полицейскихъ отрядовъ и т. п. Кромѣ того, на него особо возложены функціи надзора за финансовой и судебной отраслями управленія, а также и за другими спеціальными учрежденіями въ провинціи (за исключеніемъ военныхъ).

Губернаторъ по всѣмъ вопросамъ входитъ съ докладомъ Президенту и сносится съ надлежащими министерствами.

Въ отношеніи финансовой отрасли управленія имѣетъ право контроля внутреннихъ пошлинныхъ и налоговыхъ поступленій и ихъ расходованія, а также надзора за администраціей по сбору пошлинъ и налоговъ. Въ этомъ случаѣ губернаторъ сносится съ министерствомъ финансовъ.

Въ отношеніи судебныхъ установленій въ провинціи губернаторъ имѣетъ право контроля ихъ расходовъ. Въ отношеніи контроля надъ судебной администраціей, назначеніе судебныхъ слѣдователей и тюремной администраціи въ уѣздахъ производится губернаторомъ по докладу предсѣдателя судебной палаты и сношенію съ министерствомъ юстиціи, а въ случаѣ лихоимства и прочихъ противозаконныхъ поступковъ со стороны судей, прокуроровъ и чиновъ всѣхъ судебныхъ инстанцій въ провинціи, предписываетъ о предварительномъ отстраненіи ихъ отъ исполненія служебныхъ обязанностей и ходатайствуетъ передъ Президентомъ и министромъ юстиціи о наказаніи ихъ.

Въ отношеніи другихъ спеціальныхъ учрежденій въ провинціи, губернаторъ дѣйствуетъ согласно правамъ, предоставляемымъ ему положеніями объ этихъ учрежденіяхъ и на основаніи полномочій, даваемыхъ ему подлежащими министерствами.

Въ составъ управленія губернатора (гунъ-шу) входитъ департаментъ по административнымъ дѣламъ (чженъ-у-тинъ), подраздѣляющійся на 1, 2, 3 и 4 отдѣленія. Начальникъ департамента является фактическимъ помощникомъ губернатора по всѣмъ административнымъ дѣламъ провинціи и во всѣхъ случаяхъ отсутствія или болѣзни губернатора остается замѣстителемъ его.

Даоини, находясь въ непосредственномъ подчиненіи губернатора, являются руководителями административнаго управленія ввѣреннаго имъ округа и несущими надзоръ по директивамъ губернатора и департаментовъ провинціи и за спеціальными отраслями управленія.

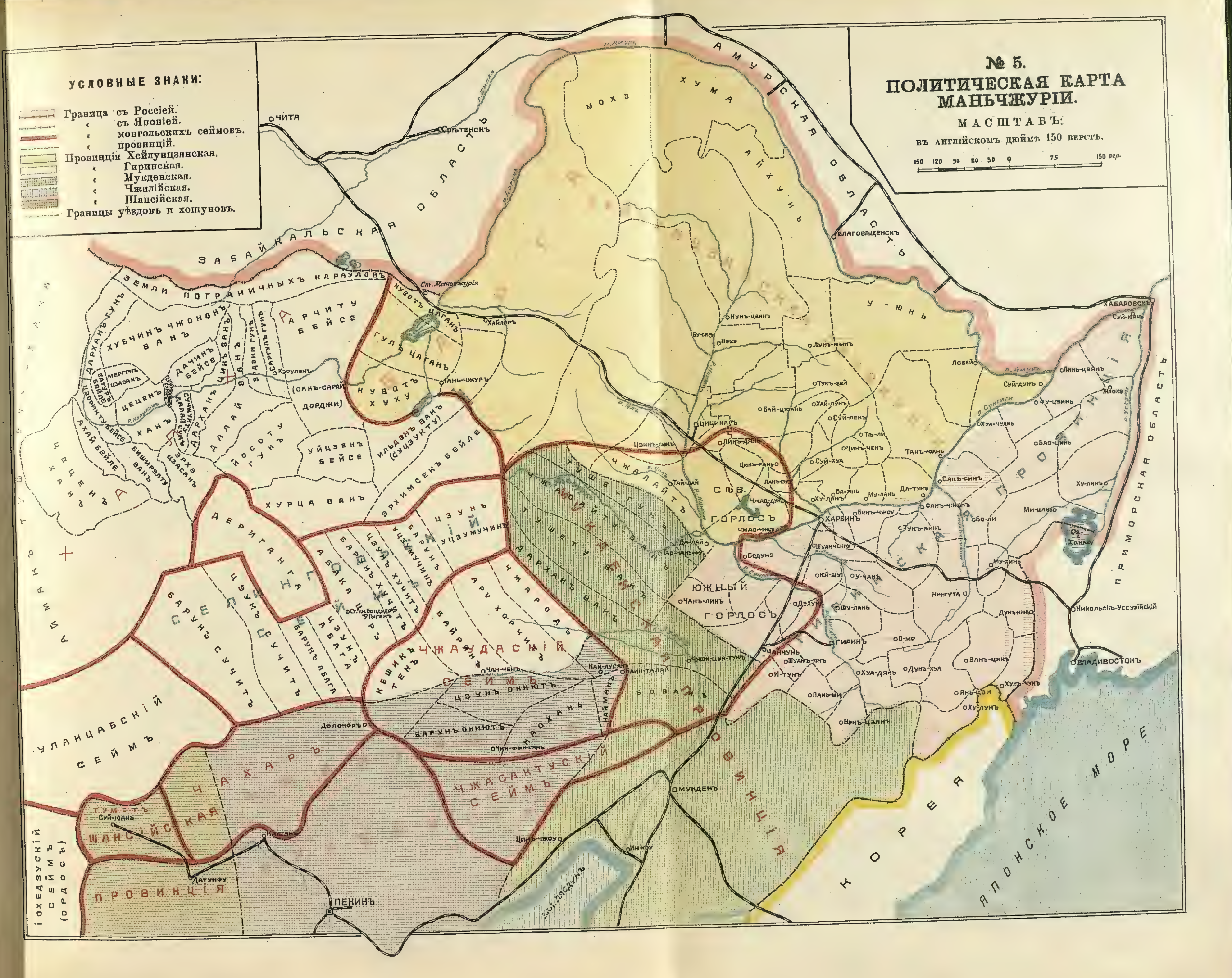
Даоинь ведетъ наблюденіе за дѣйствіями уѣздныхъ начальниковъ. Въ случаѣ незаконныхъ дѣйствій или распоряженій со стороны послѣднихъ, принимаетъ мѣры къ пріостановкѣ этихъ дѣйствій или распоряженій и доноситъ губернатору на распоряженіе. Представляетъ уѣздныхъ начальниковъ къ наградамъ и взысканіямъ, на время отлучки уѣздныхъ начальниковъ назначаетъ временныхъ замѣстителей. На освободившіяся должности уѣздныхъ начальниковъ представляетъ губернатору списокъ кандидатовъ. Въ исключительно экстренныхъ случаяхъ, даоинь, помимо губернатора, имѣетъ право обращаться непосредственно къ центральному правительству и Президенту.

Въ городахъ, открытыхъ для иностранной торговли, онъ совмѣщаетъ должность чиновника по иностраннымъ дѣламъ (или чиновника министерства иностранныхъ дѣлъ).

Главой уѣзда является уѣздный начальникъ (сянь-чжи-ши или цзянь-ду). Функціи уѣзднаго начальника очень сложны и разнообразны. Компетенція его распространяется на всѣ отрасли управленія въ уѣздѣ. Въ уѣздахъ, какъ мы видѣли выше, хотя и существуютъ вспомогательныя учрежденія по различнымъ отраслямъ управленія, но общее руководство все же остается въ рукахъ уѣзднаго начальника, за исключеніемъ лишь судебнаго дѣла въ тѣхъ уѣздахъ, гдѣ уже учреждены мѣстные суды или отдѣленія ихъ.

Уѣздный начальникъ подчиненъ непосредственно даоиню, но по экстреннымъ и важнымъ вопросамъ имѣетъ право сноситься непосредственно съ управленіемъ губернатора и другими центральными управленіями провинціи. Своихъ сотрудниковъ уѣздный начальникъ выбираетъ преимущественно самъ и именной списокъ ихъ представляетъ черезъ даоиня губернатору на утвержденіе, который, въ свою очередь, сообщаетъ министерству внутреннихъ дѣлъ для свѣдѣнія.

Въ обширныхъ по территоріи и густо населенныхъ уѣздахъ учреждаются, по ходатайству губернатора, должности *помощниковъ уѣздныхъ начальниковъ* (сянь-цзо). Послѣдніе должны находиться въ одномъ мѣстѣ съ уѣзднымъ начальникомъ. Помощники уѣздныхъ начальниковъ, подъ руководствомъ уѣзднаго начальника, управляютъ отдаленной отъ центра частью уѣзда, при чемъ на ихъ обязанности, главнымъ образомъ, лежитъ наблюденіе за порядкомъ, обслѣдованіе нуждъ и бѣдствій, постигшихъ сельское населеніе (неурожай и т. п.), руководство истребленіемъ вредныхъ для хозяйства насѣкомыхъ, побужденіе къ взносу поземельныхъ налоговъ и т. д. Расположенная въ районѣ, находящемся въ вѣдѣніи помощника уѣзднаго начальника, полиція находится въ распоряженіи послѣдняго.



№ 5.

ПОЛИТИЧЕСКАЯ КАРТА МАНЬЧЖУРІИ.

МАСШТАБЪ:

въ англійскомъ дюймѣ 150 верстъ.

150 120 90 80 30 0 75 150 вер.
УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:
Граница съ Россіей.
« съ Японіей.
« монгольскихъ сеймовъ.
« провинцій.
Провинція Хейлунцзянская.
« Гиринская.
« Мукденская.
« Чжилійская.
« Шансійская.
Границы уѣздовъ и хошуновъ.
ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ
АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ
ПРИМОРСКАЯ ОБЛАСТЬ
ЧИТА
Срѣтенскъ
Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
Никольскъ-Уссурійскій
Владивостокъ
р. Амуръ
р. Аргунь
р. Сунгари
р. Уссури
Ст. Маньчжурія
Хайларъ
Цицикаръ
Харбинъ
Гиринъ
Мукденъ
Инкоу
Цинь-чжоу
Пекинъ
Калганъ
Датунфу
Долоноръ
МОХЭ
ХУМА
АЙХУНЬ
У-ЮНЬ
ЗЕМЛИ ПОГРАНИЧНЫХЪ КАРАУЛОВЪ
ХУБЧИНЪ ЧЖОНОНЪ ВАНЪ
АРЧИТУ БЕЙСЕ
КУВОТЪ ЦАГАНЪ
ГУЛЬ ЦАГАНЪ
КУВОТЪ ХУХУ
(САНЪ-САРАЙ ДОРДЖИ)
УЙЦЗЕНЪ БЕЙСЕ
ИЛЬДЕНЪ ВАНЪ (СУЦЗУКТУ)
ЭРХИМСЕКЪ БЕЙЛЕ
ХУРЦА ВАНЪ
ДЕРИГАНГА
ЦЗУНЪ УЦЗУМУЧИНЪ
ЧЖАЛАЙТЪ
СѢВ. ГОРЛОСЪ
ЮЖНЫЙ ГОРЛОСЪ
ДАРХАНЪ ВАНЪ
ТУШЕТУ ВАНЪ
ЧЖАРОДЪ
АРУ ХОРЧИНЪ
БАЙРИНЪ
КЕШИКТЕНЪ
ЧЖАОДАСКІЙ СЕЙМЪ
ЦЗУНЪ ОННЮТЪ
БАРУНЪ ОННЮТЪ
НАЙМАНЪ
АОХАНЬ
БОВАНЪ
ЧЖАСАКТУСКІЙ СЕЙМЪ
ЧАХАРСКАЯ
ШАНСІЙСКАЯ ПРОВИНЦІЯ
ТУМЕТЪ
Суй-юань
УЛАНЦАБСКІЙ СЕЙМЪ
ІОХЕДЗУСКІЙ СЕЙМЪ (ОРДОСЪ)
МУКДЕНСКАЯ ПРОВИНЦІЯ
ГИРИНСКАЯ ПРОВИНЦІЯ
КОРЕЯ
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
Зал. Ляодунъ
оз. Ханка

Помощникъ уѣзднаго начальника назначается губернаторомъ.

Въ колонизующихся провинціяхъ районы, находящіеся въ вѣдѣніи помощниковъ уѣздныхъ начальниковъ, съ теченіемъ времени выдѣляются обычно въ особые, такъ-называемые, подготовительные и колонизаціонные уѣзды—шэ-чжи-цзюй, которые впослѣдствіе, въ зависимости отъ хода колонизаціи, превращаются въ особые административные уѣзды или соединяются съ сосѣднимъ уѣздомъ.

Департаменты и управленія.

Финансовый департаментъ провинціи (цай-чжэнъ-тинъ), подвѣдомственный министерству финансовъ, управляетъ всѣми финансовыми дѣлами провинціи, сборомъ внутреннихъ пошлинъ, акциза и разныхъ налоговъ, разсмотрѣніемъ приходо-расходныхъ смѣтъ всѣхъ учрежденій провинціи и т. п. Департаментъ имѣетъ въ своемъ составѣ 3 отдѣленія: общихъ дѣлъ, сборовъ и обложеній и по разсмотрѣнію приходо-расходныхъ смѣтъ и отчетовъ различныхъ учрежденій и т. п. дѣлъ.

Сборъ государственныхъ внутреннихъ пошлинъ и налоговъ производится на мѣстахъ спеціальными конторами по сбору пошлинъ и налоговъ (шуй-цзюань-чжэнъ-шоу-цзюй), разбросанными по разнымъ торговымъ городамъ и мѣстечкамъ провинціи, и заставами (шуй-ка), разставленными по разнымъ путямъ перевозки грузовъ, а также по границамъ провинціи. Сборомъ поземельныхъ налоговъ, мѣстныхъ налоговъ и обложеній вѣдаетъ уѣздный начальникъ черезъ имѣющееся при его управленіи отдѣленіе по сбору поземельныхъ налоговъ и особые отдѣлы по сбору мѣстныхъ налоговъ и обложеній (чжэнъ-шоу-чу) или отдѣлы съ тѣми же функціями, но называющіеся отдѣлами по финансовымъ дѣламъ (цай-у-чу). По этой части уѣздный начальникъ состоитъ подъ контролемъ финансоваго департамента.

Въ тѣхъ городахъ, гдѣ имѣется особое городское полицейское управленіе—цзинъ-ча-тинъ, отдѣлы по финансовымъ дѣламъ (цай-у-чу), вѣдающіе сборомъ мѣстныхъ налоговъ и обложеній, подчинены не уѣздному начальнику, а полицейскому управленію—цзинъ-ча-тинъ.

Въ оживленныхъ торговыхъ центрахъ провинцій имѣются отдѣлы гербоваго сбора (инь-хуа-шуй-фэнь-чу), находящіеся въ вѣдѣніи управленія гербоваго сбора при министерствѣ финансовъ (инь-хуа-шуй-чу) и подъ контролемъ финансовыхъ департаментовъ провинцій и губернаторовъ. Всѣ лица и учрежденія, коимъ препоручена на мѣстахъ продажа гербовыхъ марокъ, получаютъ устанавливаемое министерствомъ финансовъ вознагражденіе, а за содѣйствіе въ распространеніи и въ наблюденіи за правильной оплатой гербовымъ сборомъ представляются отдѣлами гербоваго сбора, совмѣстно съ финансовыми департаментами провинцій, къ наградамъ черезъ губернаторовъ министерству финансовъ.

Торговля виномъ и табакомъ находится въ вѣдѣніи Управленія по винно-табачнымъ дѣламъ Китая (Цюань-го-янь-цзю-ши-у-шу), состоящаго въ непосредственномъ подчиненіи у Премьеръ-Министра (Гоу-цзунъ-ли). Во главѣ стоитъ главноуправляющій—ду-бань—и начальникъ управленія—шу-чжанъ. Для ревизіи сборовъ съ табака и вина въ провинціяхъ Китая при управленіи по винно-табачнымъ дѣламъ Китая состоитъ ревизіонная комиссія (Цзянъ-ча-вэй-юань-хуй).

Въ провинціяхъ имѣются конторы по винно-табачнымъ дѣламъ—янь-цзи-ши-у-цзюй (раньше назывались конторы по казенной продажѣ вина и табака—янь-цзю-гунъ-май-цзюй) и отдѣленія ихъ въ крупныхъ торговыхъ центрахъ (обычно при налоговыхъ конторахъ—шуй-цзюнь-чжэнъ-шоу-цзюй). Конторы по винно-табачнымъ дѣламъ въ провинціяхъ находятся въ вѣдѣніи Управленія по винно-табачнымъ дѣламъ Китая.

Департаментъ промышленности (Ши-ъ-тинъ) подчиненъ министерству земледѣлія и торговли (Нунъ-шанъ-бу) и совмѣстно съ губернаторомъ завѣдуетъ земледѣліемъ, промышленностью и торговлею. Распоряженіемъ отъ мая мѣсяца 1919 г. министерство земледѣлія и торговли подтверждаетъ, что земледѣліе, лѣса, обрабатывающ. промышленность, торговля, рыболовство, скотоводство, судоходство, электрическія предпріятія, горнопромышленность и т. п. должны находиться въ вѣдѣніи департамента промышленности, но полуказенныя и находящіяся подъ казеннымъ контролемъ предпріятія (какъ напримѣръ, въ Цицикарской провинціи пріиска, опытная станція по машинной добычѣ золота, почтовое пароходство, телефонная станція въ Цицикарѣ, лѣсопромышленныя акціонерныя об-ва, монополія по продажѣ и покупкѣ сѣры и селитры), согласно разъясненію губернатора, не входятъ въ компетенцію департамента промышленности, а находятся въ непосредственномъ вѣдѣніи управленія губернатора.

Въ Цицикарской и Гиринской провинціяхъ спеціально для завѣдыванія государственными лѣсами и добычей золота учреждены еще *лѣсное управленіе* (Шень-линъ-цзюй) и управленіе по добычѣ золота (Цай-цзинь-цзюй), функціи коихъ, согласно изданному 6 декабря 1918 года положенію о нихъ, заключаются, перваго: вѣдаетъ дѣлами, относящимися къ 1) эксплоатаціи, сдачѣ и контролю государственныхъ лѣсовъ, 2) обмѣру и размежеванію государственныхъ лѣсовъ, 3) обслѣдованію государственныхъ лѣсовъ, 4) опытамъ государственнаго лѣсоводства, 5) разведенію и устройству питомниковъ государственныхъ лѣсовъ, 6) доходамъ, сборамъ и представленію сборовъ съ государственныхъ лѣсовъ, 7) охранѣ государственныхъ лѣсовъ, 8) заявленіямъ и тяжбамъ по поводамъ сдачи государственныхъ лѣсовъ и 9) другими дѣлами, относящимися къ государственнымъ лѣсамъ. Второго: завѣдываетъ дѣлами, относящимися къ 1) поощренію золотопромышленности и контролю надъ ней, 2) выдачѣ разрѣшеній на эксплоатацію золотыхъ пріисковъ и по отобранію ихъ, 3) обмѣру и размежеванію пріисковыхъ площадей, 4) обслѣдованію золот. пріисковъ, 5) изслѣдованію золота, 6) доходамъ, сборамъ съ золотыхъ пріисковъ и представленію ихъ, 7) занятымъ пріисками землямъ, 8) охранѣ пріисковъ, 9) заявленіямъ и тяжбамъ о пріискахъ и 10) дѣлами, относящимися къ пріискамъ казенной эксплоатаціи и проч.

Эти управленія подчинены министерству земледѣлія и торговли и находятся подъ косвеннымъ контролемъ губернатора. До учрежденія этихъ управленій и даже послѣ учрежденія, въ провинціяхъ существовали различныя чисто-провинціальныя учрежденія по завѣдыванію золотыми пріисками и лѣсами, но въ данное время, по требованію министерства, всѣ эти дѣла постепенно сосредоточены въ промышленномъ департаментѣ и въ указанныхъ новыхъ учрежденіяхъ, слѣдствіемъ чего явилось упраздненіе прежнихъ учрежденій.

Колонизація въ данное время также передана въ вѣдѣніе промышленнаго департамента и прежде существовавшія спеціальныя учрежденія упразднены.

Въ качествѣ вспомогательныхъ учрежденій на мѣстахъ по завѣдыванію и проведенію въ жизнь находящихся въ вѣдѣніи департамента промышленности дѣлъ являются, главнымъ образомъ, *уѣздные начальники* и отчасти *коммерческія* (шанъ-у-хуй) *и сельско-хозяйственныя об-ва* (нунъ-хуй). Коммерческія общества существуютъ на основаніяхъ спеціальнаго закона о нихъ (шанъ-хуй-фа) и подраздѣляются на главныя о-ва (цзунъ-шанъ-хуй) и просто о-ва (шанъ-хуй). Первыя учреждаются въ мѣстахъ пребыванія высшей административной власти (губернатора и т. п.) и въ крупныхъ торгово-промышленныхъ центрахъ, вторыя въ мѣстахъ пребыванія мѣстной власти (уѣздныхъ начальниковъ) или въ оживленныхъ торгово-промышленныхъ пунктахъ, находящихся въ вѣдѣніи мѣстной власти (т.-е. въ уѣздахъ). Общества организуются на выборныхъ началахъ, и каждые выборы утверждаются черезъ промышленный департаментъ министерствомъ земледѣлія и торговли. Сельско-хозяйственныя общества организуются также на основаніи временнаго положенія о нихъ (нунъ-хуй-чжань-синъ-гуй-чэнъ) и главною цѣлью имѣютъ развитіе и улучшеніе способовъ веденія сельскаго хозяйства, а также статистическое сельско-хозяйственное обслѣдованіе. Предусмотрѣны — провинціальныя сельско-хозяйственныя общества въ главн. городахъ провинціи (шенъ-нунъ-хуй), уѣздныя сельско-хозяйственныя об-ва (сянь-нунъ-хуй) и сельскія сельско-хозяйственныя об-ва (ши-сянъ-нунъ-хуй).

Прямая обязанность главныхъ коммерческихъ обществъ и коммерческихъ обществъ (или, какъ ихъ еще принято называть, торговыхъ палатъ) заключаются, согласно закону о нихъ, въ нижеслѣдующемъ: 1) въ изысканіи и обсужденіи мѣръ улучшенія условій торговли и промышленности, 2) въ представленіи центральной и мѣстной высшей администраціи своихъ соображеній (мнѣній) по вопросамъ измѣненія и отмѣны постановленій закона о промышленности и торговлѣ, по дѣламъ, имѣющимъ то или иное значеніе для торговли и промышленности, 3) въ сообщеніи данныхъ центральнымъ или мѣстнымъ властямъ на ихъ запросы или справки по торгово-промышленнымъ дѣламъ, 4) въ обслѣдованіи торговли и промышленности и веденіи статистики въ этой области, 5) въ обслѣдованіи по порученію торгово-промышленниковъ разныхъ отраслей промышленности и торговли и удостовѣреніи происхожденія, а также цѣнъ торговыхъ предметовъ, 6) въ собираніи экспонатовъ для выставокъ, 7) въ улаживаніи, по просьбамъ заинтересованныхъ лицъ, споровъ между торгово-промышленниками, 8) въ принятіи успокоительныхъ мѣръ въ случаѣ возникновенія паники на рынкѣ или возбужденіи ходатайствъ о томъ передъ мѣстными административными властями, 9) въ устройствѣ торговыхъ музеевъ, торгово-ремесленныхъ школъ и другихъ общественныхъ учрежденій, имѣющихъ значеніе для торговли и промышленности, однако, въ каждомъ случаѣ съ разрѣшенія министерства земледѣлія и торговли.

Помимо перечисленныхъ обязанностей, главныя коммерческія общества должны заниматься еще: 1) разборомъ и разрѣшеніемъ споровъ между коммерческими обществами по просьбѣ этихъ обществъ и 2) выполненіемъ, въ случаѣ возникновенія въ томъ необходимости, совмѣстно съ коммерческими обществами порученій, данныхъ имъ высшими центральными или мѣстными административными властями.

Коммерческія общества Китая объединены во все-китайскій союзъ коммерческихъ обществъ (или совѣтъ торговыхъ палатъ)—Цюань-го шанъ-хуй-лянь-хэ-хуй (въ Шанхаѣ).

При коммерческихъ обществахъ учреждаются третейскіе суды по торговымъ дѣламъ (шанъ-ши чунъ-дуань-чу).

Необходимо отмѣтить, что коммерческія общества, помимо ихъ спеціальнаго назначенія, играютъ еще весьма замѣтную роль въ общественно-политической жизни Китая. Они почти всегда первыми реагируютъ на всѣ общественныя нужды и политическія событія, какъ внутреннія, такъ и внѣшнія, если послѣднія затрогиваютъ интересы Китая.

Коммерческія общества какъ въ Цицикарской, такъ и въ Гиринской провинціяхъ имѣются во всѣхъ уѣздахъ и играютъ большую роль въ торгово-промышленной и общественной жизни, сельско-хозяйственныя же общества существуютъ пока только въ нѣкоторыхъ уѣздахъ, при чемъ въ Гиринской провинціи ихъ значительно больше, чѣмъ въ Цицикарской. Министерство земледѣлія и торговли ежегодно напоминаетъ провинціальнымъ властямъ о необходимости учрежденія этихъ обществъ на мѣстахъ, но пока мало успѣшно. Въ провинціальныхъ городахъ эти общества имѣются. Въ Гиринѣ существуетъ даже сельско-хозяйственное опытное поле (Нунъ-ѣ-ши-янь-чанъ). Въ Цицикарѣ также существовало сельско-хозяйственное опытное поле, но года 3 тому назадъ оно закрыто. Въ прошломъ году снова поднятъ вопросъ объ открытіи его.

Департаментъ Просвѣщенія (Цзяо-юй-тинъ) подчиненъ Министерству Просвѣщенія и завѣдываетъ совмѣстно съ губернаторомъ учебными дѣлами провинціи и всѣми находящимися въ провинціи не-спеціальными учебными заведеніями. Начальникъ Департамента назначается декретомъ Президента. При Департаментѣ устанавливаются отъ 4 до 6 провинціальныхъ инспекторовъ просвѣщенія (Шэнъ-ши-сюэ).

На мѣстахъ учебное дѣло находится въ вѣдѣніи уѣздныхъ начальниковъ, въ помощь коимъ установлены уѣздные инспектора просвѣщенія (Сянь-ши-сюэ) (отъ 1 до 3-хъ) и попечительства народнаго просвѣщенія (Цюань-сюэ-со). Кромѣ того, предусмотрѣно учрежденіе въ провинціальномъ городѣ главнаго Общества народнаго образованія (Шэнъ-цзяо-юй-хуй) и въ уѣздныхъ городахъ отдѣленій О-ва народнаго образованія (Цзяо-юй-фэнь-хуй), имѣющихъ цѣлью содѣйствовать распространенію народнаго образованія и тому под., но эти общества имѣются въ данное время лишь въ нѣкоторыхъ, болѣе крупныхъ уѣздахъ.

Попечительствами народнаго образованія учреждаются народные курсы (сюань-цзянъ-со), на которыхъ читаются лекціи, въ цѣляхъ наибольшаго распространенія народнаго просвѣщенія среди населенія.

Управленіе по иностраннымъ дѣламъ (Цзяо-шэ-шу) вѣдаетъ дѣлами, въ коихъ замѣшаны иностранцы, и ведетъ сношенія съ иностранными дипломатическими представителями по общимъ для провинціи вопросамъ. Начальникъ управленія назначается Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ. Управленіе находится въ вѣдѣніи Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, но состоитъ подъ непосредственнымъ надзоромъ губернатора.

На мѣстахъ при каждомъ управленіи даоиня существуетъ должность чиновника Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, завѣдывающаго дѣлами дипломатическаго характера. Эту должность обычно совмѣщаетъ даоинь, въ составѣ управленія коего имѣется въ этомъ случаѣ отдѣленіе по иностраннымъ дѣламъ.

Въ гор. Харбинѣ и по станціямъ Кит. Вост. жел. дороги для разбора дѣлъ, возникающихъ въ полосѣ отчужденія К. В. ж. д., въ коихъ замѣшаны китайцы, учреждены съ 1899 года (реорганизованы въ 1901 г.) особые отдѣлы по иностраннымъ дѣламъ.

Въ Харбинѣ *существуетъ главный желѣзнодорожный отдѣлъ*, или Бюро по иностраннымъ дѣламъ Гиринской провинціи (Цзи-линъ-шэнъ-тѣ-лу-цзяо-шэ-цзюй) для разбора дѣлъ, возникающихъ въ полосѣ отчужденія, пролегающей по Гиринской провинціи, и для сношенія съ иностранными и русскими дипломатическими представителями по дипломатическимъ вопросамъ, касающимся полосы отчужденія. Такой же главный отдѣлъ Цицикарской провинціи (Хэй-лунъ-цзянъ-тѣ-лу-цзяо-шэ-цзюй) для полосы отчужденія, пролегающей по Цицикарской провинціи. По главнымъ станціямъ желѣзной дороги имѣются желѣзнодорожные отдѣлы (тѣ-лу-цзяо-шэ-фэнь-цзюй), подчиненные главнымъ отдѣламъ въ Харбинѣ. Начальниковъ главныхъ отдѣловъ принято называть еще предсѣдателями бюро или комиссарами по иностраннымъ дѣламъ, а завѣдывающихъ отдѣлами по станціямъ—делегатами. Должность Начальника главнаго отдѣла Гиринской провинціи въ послѣднее время совмѣщается Биньцзянскимъ даоинемъ, являющимся въ послѣднее время и чиновникомъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ. При управленіи даоиня существуетъ особое дипломатическое отдѣленіе (Вай-цзяо-кэ), начальникъ коего и ведетъ фактически всѣ дѣла дипломатическаго характера.

Въ Хайларѣ при Главноуправляющемъ водвореніемъ порядка въ Хулунбуирскомъ краѣ (Хулунь-буиэръ-шанъ-хоу-ду-бань) также имѣется особый чиновникъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ (Вай-цзяо-юань).

Съ упраздненіемъ русскихъ консульствъ, всѣ дѣла и архивы послѣднихъ поступили на храненіе въ управленія по иностраннымъ дѣламъ (въ Цицикарѣ и Гиринѣ). Нѣкоторыя функціи консульствъ перешли также къ этому управленію и чиновникамъ по иностраннымъ дѣламъ.

Провинціальное главное полицейское управленіе (Цюань-шэнъ-цзинъ-у-чу) объединяетъ полицію всѣхъ уѣздовъ въ провинціи, состоитъ въ вѣдѣніи губернатора и получаетъ инструкціи отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

Начальникъ управленія назначается декретомъ Президента.

Въ провинціальныхъ городахъ и крупныхъ торговыхъ центрахъ (Чанчунь, Фуцзядянь, Харбинъ, Хайларъ и такъ далѣе) имѣются особыя городскія полицейскія управленія (Цзинъ-ча-тинъ), вѣдающія городской полиціей, санитарнымъ и пожарнымъ дѣломъ. Эти управленія на мѣстахъ подчиняются даоиню, а въ провинціальныхъ городахъ—губернатору. Въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ онѣ подчиняются также и провинціальному полицейскому управленію.

Полиція уѣздовъ и уѣздныхъ городовъ возглавляется уѣзднымъ полицейскимъ управленіемъ (Сянь-цзинъ-ча-со). Прежде должность начальника полицейскаго управленія совмѣщалась уѣзднымъ начальникомъ, но теперь назначается особое лицо. Уѣздная полиція находится въ фактическомъ распоряженіи уѣзднаго начальника и является въ рукахъ уѣзднаго начальника главнымъ исполнительнымъ аппаратомъ по управленію уѣздомъ.

Уѣздная полиція въ соотвѣтствіи съ дѣленіемъ уѣзда на сяны (волость или сельскій районъ, въ Маньчжуріи обычно принято географическое дѣленіе, а не чисто-административное) подраздѣляется на участки, при чемъ первымъ участкомъ почти всегда считается уѣздный городъ. Участки, въ свою очередь, дѣлятся на околодки. Контингентъ уѣздной полиціи зависитъ отъ площади и населенности: въ качествѣ минимума для уѣздовъ 1-го класса установлено 300 человѣкъ, для уѣздовъ 2-го класса—200 человѣкъ и для 3-го класса—100 человѣкъ.

Въ уѣздахъ въ помощь полиціи, а въ тѣхъ сельскихъ районахъ, гдѣ полиціи не имѣется, взамѣнъ ея, формируются особыя охранныя дружины (бао-вэй-туань) изъ мѣстнаго сельскаго населенія. Уѣздъ дѣлится на нѣсколько, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, районовъ, и каждый районъ составляетъ одну дружину. Каждый дворъ выставляетъ по одному дружиннику, 10 дворовъ составляютъ одинъ пай съ пай-чжаномъ (десятскимъ) во главѣ, 10 пай составляютъ одно цзя съ цзя-чжаномъ (сотскимъ) во главѣ, 5 цзя составляетъ одно бао съ бао-дуномъ (пятисотскимъ) во главѣ.

Во главѣ дружины (туань) стоятъ туань-цзуны (дружинный старшина), назначаемые уѣзднымъ начальникомъ, являющимся главнозавѣдующимъ мѣстной охраной. Десятскіе и проч. назначаются старшиной дружины и утверждаются уѣзднымъ начальникомъ.

Функціи охранныхъ дружинъ заключаются въ регистраціи всего осѣдлаго населенія и бродячаго элемента, регистраціи рождающихся, умирающихъ, выселяющихся и прибывающихъ, въ наблюденіи и вылавливаніи преступнаго элемента, борьбѣ съ хунхузами и т. п.

Строевыя ученія производятся подъ руководствомъ пятисотскаго (бао-дунъ) въ свободное отъ земледѣлія время. Время для дружинныхъ ученій назначается дружиннымъ старшиной, а для соединенныхъ ученій дружинъ—уѣзднымъ начальникомъ.

Высшимъ судебнымъ установленіемъ въ провинціи является *Судебная палата* (Гао-дэнъ-шэнь-пань-тинъ), учреждаемая въ главномъ городѣ провинціи. Она разсматриваетъ аппеляціонныя и кассаціонныя жалобы на рѣшенія мѣстныхъ (территоріальныхъ, или, какъ ихъ называютъ, окружныхъ) судовъ (ди-фанъ-шэнь-пань-тинъ).

Мѣстные суды положено учреждать въ уѣздныхъ городахъ и крупныхъ торговыхъ центрахъ.

Мѣстные суды подраздѣляются на двѣ инстанціи, и, кромѣ того, при нихъ учреждаются въ нѣкоторыхъ случаяхъ особыя отдѣленія для разбора мелкихъ дѣлъ (мировой подсудности).

Мѣстные суды разсматриваютъ всѣ гражданскія и уголовныя дѣла.

При судебныхъ установленіяхъ всѣхъ инстанцій имѣются прокуроры и прокурорскіе чины (Цзянь-ча-тинъ-тинъ-чжань и Цзянь-ча-гуань), въ компетенцію коихъ входитъ возбужденіе уголовнаго преслѣдованія, производство обысковъ, наблюденіе за приведеніемъ въ исполненіе приговоровъ и такъ далѣе.

Въ распоряженіи прокурорскаго надзора и суда имѣется, такъ-называемая, судебная полиція (сы-фа и цзинъ-ча), выдѣляемая мѣстнымъ полицейскимъ управленіемъ изъ состава городской полиціи.

Въ уѣздахъ, гдѣ мѣстные суды еще не учреждены, судебныя функціи 1-й инстанціи мѣстнаго суда выполняются уѣзднымъ начальникомъ, при которомъ имѣется въ этомъ случаѣ особый судебный чиновникъ (Чэнъ-шэнь-юань).

Въ Гиринской и Цицикарской провинціяхъ мѣстный судъ имѣется далеко не во всѣхъ уѣздахъ.

Администрація полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дороги.

Съ переходомъ въ сентябрѣ 1920 года юрисдикціи въ полосѣ отчужденія К. В. ж. д. въ руки Китая, послѣдняя была наименована *«особымъ райономъ Восточныхъ провинцій»* (Дунъ-шэнъ тэ-бѣ-цюй-юй). Для этого района въ Харбинѣ учреждены особыя судебныя установленія—Судебная Палата особаго района Восточныхъ провинцій и Окружный Судъ особаго района Восточныхъ провинцій. Окружный Судъ имѣетъ нѣсколько отдѣленій въ г. Харбинѣ и на главныхъ станціяхъ К. В. ж. дороги, для разбора дѣлъ мировой подсудности. Полицейское дѣло въ особомъ районѣ находится въ вѣдѣніи Полицейскаго Управленія особаго района Восточныхъ провинцій (Дунъ-шэнъ-тэ-бѣ цюй-юй цзинъ-ча гуанъ-ли-чу). Въ вѣдѣніи этого Управленія находится вся городская и поселковая полиція полосы отчужденія и г. Харбина. Для завѣдыванія городскими и поселковыми хозяйствами особаго района учреждено въ Харбинѣ управленіе городскихъ и поселковыхъ хозяйствъ (ши-чжэнъ-чуань-ли-цзюй). Желѣзнодорожная полиція находится въ вѣдѣніи Предсѣдателя Правленія дороги.

Самоуправленія.

Представительнымъ народнымъ органомъ для надзора надъ высшей административной властью въ провинціи является, такъ-называемое, *провинціальное собраніе* (шэнъ-и-хуй) въ главномъ городѣ провинціи, избираемое населеніемъ провинціи черезъ каждые три года. Обычныя сессіи собранія бываютъ разъ въ годъ и продолжаются 60 дней. Экстренныя же сессіи, созываемыя въ случаѣ чрезвычайной надобности самимъ губернаторомъ или по требованію половины общаго числа членовъ палаты,—не болѣе 30 дней.

Провинціальное собраніе имѣетъ право вырабатывать различныя правила для провинціи (не противорѣчащія дѣйствующимъ законоположеніямъ), разсматривать бюджетъ провинціи, дѣлать высшей провинціальной власти запросы и представленія по различнымъ вопросамъ заявлять черезъ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ Государственному Совѣту о незаконныхъ дѣйствіяхъ высшей провинціальной власти, съ требованіемъ привлеченія къ отвѣтственности, принимать и разсматривать петиціи и т. д.

Провинціальныя собранія существуютъ съ первыхъ лѣтъ республики. До утвержденія республиканскаго строя въ провинціяхъ существовали совѣщательные комитеты (цзы-и-цзюй), учрежденные въ періодъ подготовительныхъ конституціонныхъ реформъ въ Китаѣ въ послѣдніе годы царствованія Дайцинской династіи.

Постепенное введеніе въ Китаѣ *органовъ самоуправленія (или общественнаго управленія)* въ уѣздныхъ единицахъ и городскихъ поселеніяхъ было намѣчено и проводилось еще до республиканскаго строя (съ 1908 г.). Въ Маньчжуріи самоуправленіе было введено въ первые годы республики, но, просуществовавъ очень недолго, было упразднено, какъ и въ другихъ частяхъ Китая, въ послѣдній автократическій періодъ президентской власти Юань Ши-кая подъ предлогомъ несоотвѣтствія его формъ республиканскому строю. Въ 1917 году снова былъ поднятъ вопросъ объ учрежденіи самоуправленія, но до 1920 года онъ попрежнему оставался открытымъ. Въ ноябрѣ 1920 года послѣдовалъ декретъ Президента, предлагающій провинціальнымъ властямъ предпринять подготовительныя мѣры къ введенію общественнаго управленія на мѣстахъ, а еще раньше (въ 1918 г.) было опубликовано *новое положеніе о самоуправленіи въ уѣздахъ* (сянь-цзы-чжи-фа), согласно которому функціи органовъ уѣздныхъ самоуправленій заключаются въ завѣдываніи просвѣщеніемъ, мѣстнымъ благоустройствомъ, въ содѣйствіи развитію различныхъ отраслей промышленности и общественныхъ предпріятій, въ завѣдываніи санитарнымъ дѣломъ, благотворительностью и т. д.

Дѣйствія уѣздныхъ органовъ самоуправленія распространяются только на тѣ дѣла о мѣстныхъ пользахъ и нуждахъ въ уѣздѣ, кои касаются этихъ единицъ цѣликомъ, или не могутъ быть самостоятельно выполнены органами городскихъ (ши-цзы-чжи) или сельскихъ (сянъ-цзы-чжи) самоуправленій.

Органами уѣздныхъ самоуправленій являются—*уѣздное собраніе* (сянь-и-хуй) въ качествѣ совѣщательнаго органа, а уѣздный совѣтъ—управа (сань-цань-ши-хуй) въ качествѣ исполнительнаго органа.

Главныя уѣздныя собранія избираются самимъ населеніемъ уѣзда, въ составѣ 15 человѣкъ при населеніи уѣзда до 150 тысячъ душъ, и съ добавленіемъ по 1 гласному на каждыя послѣдующія 30 тысячъ душъ населенія, но въ количествѣ, не превышающемъ 30-ти гласныхъ на уѣздъ.

Въ составъ уѣзднаго совѣта, или управы, входятъ: въ качествѣ предсѣдателя совѣта—уѣздный начальникъ и отъ 4 до 6 членовъ совѣта. Половина числа членовъ совѣта избирается уѣзднымъ собраніемъ, а половина назначается уѣзднымъ начальникомъ, при чемъ члены по назначенію должны обязательно быть съ цензомъ для гласныхъ уѣзднаго собранія.

Общій ближайшій контроль надъ органами уѣзднаго самоуправленія возлагается на даоиня.

Новое положеніе *о самоуправленіи городскихъ и сельскихъ поселеній* опубликовано только въ іюлѣ 1921 года.

Городскими поселеніями признаются города (чэнъ) и посады—торговыя слободки (чжэнь), при чемъ въ городскихъ поселеніяхъ съ населеніемъ менѣе 10 тысячъ человѣкъ должны вводиться органы сельскаго самоуправленія (сянъ-цзы-чжи).

Города подраздѣляются на два класса—тэ-бѣ-ши и пу-тунъ-ши. О причисленіи городовъ къ 1-му классу возбуждается ходатайство передъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ.

Органами городского самоуправленія являются—городское самоуправленіе (ши-цзы-чжи-хуй) въ качествѣ рѣшающаго органа и городской совѣтъ (ши-цань-ши-хуй) въ городахъ перваго класса.

Гласные городского самоуправленія избираются на 2 года населеніемъ города въ числѣ, при населеніи до 50 тысячъ душъ—10 человѣкъ и свыше 50 тысячъ—по 1 гласному на каждыя лишнія 10 тысячъ душъ населенія, при чемъ для городовъ 1-го класса предѣльное число гласныхъ установлено въ 30 человѣкъ, для городовъ 2-го класса—20.

Городской совѣтъ въ городахъ 1-го класса состоитъ изъ городского головы (ши-чжанъ), 2 помощниковъ (цзо-ли-юань), 3 участковыхъ старшинъ (цюй-дунъ) и отъ 4 до 8 почетныхъ членовъ совѣта (минъ-юй-цань-ши-юань).

Городской голова является предсѣдателемъ городского совѣта. Городской голова избирается городскимъ самоуправленіемъ изъ горожанъ, имѣющихъ цензъ для гласнаго городского самоуправленія, при чемъ городской голова города 1-го класса послѣ избранія утверждается Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, а города 2-го класса—органомъ власти ближайшаго надзора.

Почетные члены совѣта избираются также городскимъ самоуправленіемъ изъ горожанъ, обладающихъ цензомъ для гласнаго.

Для городовъ 2-го класса не предусмотрѣно городского совѣта, а устанавливается только городской голова и въ помощь ему городскіе старшины (ши-дунъ), число коихъ опредѣляется въ зависимости отъ количества дѣлъ, но не болѣе 4-хъ. Они избираются городскимъ самоуправленіемъ изъ горожанъ, обладающихъ цензомъ для гласныхъ.

Помощники городского головы въ совѣтѣ (цзо-ли-юань) назначаются городскимъ головой съ утвержденія городскимъ самоуправленіемъ изъ горожанъ, обладающихъ цензомъ и спеціальнымъ образованіемъ.

Участковые старшины (цюй-дунъ) назначаются городскимъ самоуправленіемъ.

Гласные городского самоуправленія избираются срокомъ на 2 года, а городской голова и другіе члены исполнительнаго органа на 3 года.

Органы городскихъ самоуправленій находятся подъ ближайшимъ надзоромъ уѣзднаго начальника.

Райономъ сельскаго самоуправленія являются принятыя въ уѣздахъ единицы —сянъ, границы коихъ, въ случаяхъ неясности, устанавливаются уѣзднымъ начальникомъ въ зависимости отъ географическихъ и экономическихъ условій.

Органы сельскаго самоуправленія—сельское собраніе (сянъ-цзы-чжи-хуй), въ качествѣ совѣщательнаго органа, и сельскія старосты (сянъ-чжанъ) и помощники сельскихъ старостъ отъ 1 до 2-хъ, въ качествѣ исполнительнаго органа.

Гласные сельскаго самоуправленія избираются, при населеніи до 5 тысячъ душъ, въ числѣ до 6 человѣкъ и свыше 5 тыс.—по одному гласному на каждыя 3 тысячи душъ населенія, но въ общемъ не болѣе 10 гласныхъ на одинъ сельскій районъ.

Ближайшій надзоръ за органами сельскаго самоуправленія лежитъ на уѣздныхъ начальникахъ.

Въ 1921 же году (23 іюня) опубликовано *положеніе о Провинціальномъ Совѣщательномъ Комитетѣ* (Шэнъ-цань-ши-хуй), состоящемъ изъ предсѣдателя и 12-ти членовъ.

Предсѣдателемъ является губернаторъ. Изъ числа 12 членовъ—3 назначаются губернаторомъ изъ числа начальниковъ департаментовъ, 3 приглашаются со стороны, но изъ числа уроженцевъ провинціи, и 6 избираются провинціальнымъ собраніемъ.

Комитетъ вѣдаетъ: 1) разработкой различныхъ мѣропріятій административнаго характера и мѣстнаго благоустройства;

2) выработкой мѣръ по упорядоченію управленія принадлежащимъ провинціи недвижимымъ имуществомъ, сооруженіями, общественными учрежденіями и другимъ провинціальнымъ имуществомъ;

3) предварительнымъ обсужденіемъ представляемыхъ губернаторомъ провинціальной палатѣ приходо-расходной смѣты, отчетовъ и др. дѣлъ;

4) обсужденіемъ вопросовъ о возможности или невозможности привести въ исполненіе постановленія провинціальной палаты;

5) предварительнымъ обсужденіемъ отвѣтовъ губернатора на запросы провинціальной палаты;

6) выступленіемъ въ провинціальной палатѣ, по порученію губернатора, для дачи объясненій по затронутымъ вопросамъ или для заявленія своего мнѣнія;

7) разрѣшеніемъ спорныхъ вопросовъ и затрудненій, возникающихъ у органовъ самоуправленія различныхъ степеней;

8) обсужденіемъ способовъ приведенія постановленій провинціальной палаты въ исполненіе;

9) выраженіемъ своей точки зрѣнія по вопросамъ государственно-административнымъ и отвѣты на запросы губернатора о мнѣніи Комитета по этимъ вопросамъ;

и 10) другими дѣлами мѣстнаго характера, не подлежащими, согласно существующимъ законоположеніямъ, вѣдѣнію Центральнаго Правительства.

Всѣ рѣшенія Комитета приводятся въ исполненіе губернаторомъ. Для выполненія канцелярскихъ и хозяйственныхъ работъ Комитета губернаторъ назначаетъ штатъ секретарей и канцелярскихъ служащихъ.

Органы самоуправленія на новыхъ, указанныхъ выше началахъ въ провинціяхъ Маньчжуріи еще не введены, но начало подготовительныхъ работъ въ этомъ направленіи ожидается въ самомъ ближайшемъ будущемъ.

Въ качествѣ подготовительныхъ мѣръ къ введенію самоуправленія на мѣстахъ, Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ въ 1919 году предприняты шаги къ подготовкѣ инструкторовъ путемъ учрежденія въ Пекинѣ образцовыхъ курсовъ мѣстнаго самоуправленія (ди-фанъ-цзы-чжи-мо-фань-цзянъ-си-со). Слушатели курсовъ набираются въ провинціяхъ, а по окончаніи курсовъ возвращаются на свои мѣста, гдѣ должны быть использованы въ качествѣ преподавателей на такихъ же курсахъ, предположенныхъ къ учрежденію во всѣхъ даоиньствахъ и уѣздахъ въ качествѣ инструкторовъ.

Помимо учрежденій, находящихся въ вѣдѣніи высшей провинціальной власти и выше разсмотрѣнныхъ, существуетъ рядъ учрежденій, не подвѣдомственныхъ мѣстнымъ властямъ и управляющихся изъ общаго центра. Къ такимъ учрежденіямъ относится морская таможня, почта, телеграфъ, соляная монополія и друг.

Во главѣ управленія дѣлами соляной монополіи въ Китаѣ стоитъ главноуправляющій—ду-бань,—должность коего совмѣщается Министромъ Финансовъ. При главноуправляющемъ имѣется Управленіе по солянымъ дѣламъ (янь-у-шу) съ отдѣльнымъ начальникомъ во главѣ, который и управляетъ всѣми соляными дѣлами въ государствѣ.

Во главѣ Управленія дѣлами соляной монополіи 3-хъ провинцій Маньчжуріи стоитъ комиссаръ по перевозкѣ соли 3-хъ восточныхъ провинцій (дунъ-сань шэнъ янь-юнь ши) съ резиденціей въ г. Мукденѣ. Монопольной перевозкой соли въ Гиринской и Цицикарской провинціяхъ вѣдаетъ гиринъ-цицикарское управленіе соляныхъ перевозокъ (цзи-хэй цюе-юнь цзюй), находящееся въ Чанчунѣ. Склады соляной монополіи находятся во всѣхъ крупныхъ центрахъ провинцій, главный складъ для Гиринской и Цицикарской провинцій находится въ г. Чанчунѣ.

* * *

ЧАСТЬ II.

ДОБЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

А. ЗЕМЛЕДѢЛІЕ И ХЛѢБНАЯ ТОРГОВЛЯ.

IV.

ЗЕМЛЕДѢЛІЕ.

Землевладѣніе и землепользованіе.

Выше мы установили общую площадь Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій. Исчерпывающихъ матеріаловъ для сужденія о томъ, какъ она распредѣляется по различнымъ категоріямъ земель и видамъ землевладѣнія ни въ китайской или иной литературѣ, ни въ китайскихъ офиціальныхъ учрежденіяхъ не имѣется. Но отрывочныя данныя по этому вопросу, способныя освѣтить общіе контуры явленія, можно найти въ различныхъ источникахъ. Извлеченіе изъ нихъ представляется въ нижеслѣдующихъ таблицахъ*):

Районы и провинціи.	Общая площадь.		Посѣвная площадь (1921 г.).			Зарегистрированн. нераспаханныя земли (1917 г.).			Остальная площадь.		
	Тысячъ десят.	Тысячъ шанъ**).	Тысячъ десят.	Тысячъ шанъ.	0/0 0/0 общей площади.	Тысячъ десят.	Тысячъ шанъ.	0/0 0/0 общей площади.	Тысячъ десят.	Тысячъ шанъ.	0/0 0/0 общей площади.
I. Цицикарскій	17.699	26.267	353	530	2	1.545	2.317	9	15.801	23.420	89
II. Аньдинскій	7.065	10.485	1.640	2.460	23	2.743	4.024	39	2.672	4.001	39
III. Харбинскій	2.769	4.109	900	1.350	33	365	547	13	1.504	2.212	54
IV. Нижне-Сунгарійскій	7.934	11.808	793	1.190	10	2.737	4.105	35	4.404	6.513	55
V. Бодунэскій	3.740	5.557	740	1.110	20	276	413	7	2.724	4.034	73
VI. Южный	2.421	3.587	1.307	1.960	55	8	13	—	1.106	1.614	45
VII. Восточный	4.895	7.287	515	770	11	696	1.044	14	3.684	5.473	75
По всей территоріи, тяготѣющей къ Кит. Вост. жел. дор.	46.523	69.100	6.248	9.370	14	8.380	12.463	18	31.895	47.267	68
Въ томъ числѣ:											
По 28 уѣздамъ Хэйлунцзянской провинціи	34.601	51.352	3.530	5.294	10	5.966	8.843	17	25.105	37.215	73
По 18 уѣздамъ Гиринской провинціи	11.922	17.748	2.718	4.076	23	2.414	3.620	20	6.790	10.052	57
По всей Хэйлунцзянской провинціи	49.101	73.100	3.580	5.370	7	10.402	15.398	21	35.119	52.332	72
По всей Гиринской провинціи	25.038	37.316	4.050	6.076	16	6.937	10.404	28	14.051	20.836	56
Всего по обѣимъ провинціямъ	74.139	110.416	7.630	11.446	10	17.339	25.802	23	49.170	73.168	67

---

*) Источники эти слѣдующіе: 1) общая площадь, какъ указано ранѣе, опредѣлена для Хэйлунцзянской провинціи по измѣренію планиметромъ китайской колонизаціонной карты 1918 г., а для Гиринской—по даннымъ П. Н. Меньшикова; 2) посѣвная площадь—по исчисленіямъ Экономическаго Бюро на 1921 г.; 3) не распаханныя земли—по статистическому отчету Пекинскаго министерства земледѣлія и торговли (Ди-лю-цзы Нунъ-шанъ-тунъ-цзи-бяо Нунъ-шанъ-бу цзунъ-у-тинъ-тунъ-цзи-кэ) за 6-й годъ республики; 4) остальная площадь—по разности.

**) Шанъ = ³/₂ десятины.

Въ итогѣ по обѣимъ провинціямъ 10% общей площади находится подъ полями, 23% падаетъ на учтенныя и, какъ увидимъ ниже, въ значительной мѣрѣ уже перешедшія въ частное владѣніе, но еще не используемыя земли [1]) и, наконецъ, остальные 67% поверхности представляютъ прочія категоріи земель: неудобье, лѣса, усадьбы и пригодныя для земледѣлія, но еще не зарегистрированныя площади. Въ Гиринской провинціи площадь распаханныхъ земель и абсолютно, и относительно выше, чѣмъ въ Хэйлунцзянской. Зато въ послѣдней въ полтора раза больше зарегистрированныхъ пустошей и въ 2½ раза больше земель прочихъ категорій, извѣстная часть которыхъ тоже со временемъ можетъ поступить для сельскохозяйственнаго использованія. Такимъ образомъ, потенціальныя возможности для развитія земледѣлія въ Хэйлунцзянской провинціи неизмѣримо выше, и можно надѣяться, что въ ближайшіе же годы ея посѣвная площадь по размѣрамъ превзойдетъ Гиринскую. Этотъ процессъ вполнѣ ясно опредѣлился уже съ момента проведенія Китайской Восточной желѣзной дороги. И, несомнѣнно, его результаты оказались бы къ настоящему моменту еще болѣе существенными, если бы не соціально-политическія причины, препятствующія Китаю въ полной мѣрѣ осуществлять свои колонизаціонныя возможности.

На тяготѣющей къ Кит. Вост. желѣзной дорогѣ земледѣльческой территоріи подъ полями находится 14% общей площади, учтенными пригодными для распашки землями занято 18% и на остальныя категоріи земель падаетъ 68%. Такимъ образомъ, здѣсь запахано пока значительно менѣе половины всей пригодной для этого площади.

Такъ какъ зарегистрированныя пригодныя земли въ большей своей части будутъ использованы, какъ колонизаціонный фондъ, то ихъ географическое положеніе даетъ возможность видѣть, куда будетъ передвигаться въ будущемъ центръ народнаго хозяйства въ Сѣверной Маньчжуріи. Разсмотрѣніе размѣровъ вышеуказанныхъ категорій земель по уѣздамъ убѣждаетъ, что 97% всѣхъ учтенныхъ въ обѣихъ провинціяхъ пригодныхъ, но незапаханныхъ земель падаетъ на Хэйлунцзянскую провинцію и на расположенные къ сѣверу отъ Восточной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги уѣзды Гиринской. *Такимъ образомъ, почти всѣ возможности расширенія земледѣльческаго хозяйства въ Сѣверной Маньчжуріи лежатъ къ сѣверу отъ магистрали Китайской Восточной желѣзной дороги и отчасти въ непосредственной близости отъ нея съ юга.* Въ районѣ непосредственнаго вліянія Южно-Маньчжурской дороги *количественнаго* развитія земледѣлія ожидать нельзя; всѣ перспективы мѣстнаго хозяйства тамъ должны основываться лишь на *качественномъ* его прогрессѣ.

Дальнѣйшее разсмотрѣніе данныхъ вышеприведенной таблицы будетъ сдѣлано въ отдѣлахъ о посѣвной площади и перспективахъ земледѣлія въ краѣ. Пока же посмотримъ, въ чьемъ владѣніи находятся вышеуказанныя площади.

Фактическимъ распорядителемъ большей части неучтенныхъ земель (послѣдній вертикальный столбецъ таблицы) является казна. Но какихъ-либо болѣе подробныхъ данныхъ о владѣніи этими площадями не имѣется. Зато въ вышеупомянутомъ «статистическомъ отчетѣ» за 1917 годъ Министерства Земледѣлія и Торговли помѣщены любопытныя цифры о владѣльцахъ учтенныхъ нераспаханныхъ земель. Эти данныя сгруппированы въ слѣдующей таблицѣ.

---

[1]) То обстоятельство, что въ таблицѣ посѣвная площадь взята за 1921 г., а площадь нераспаханныхъ земель—за 1917 г., не имѣетъ большого значенія, т. к. на-ряду съ продолжающейся распашкой новыхъ земель продолжается и ихъ дальнѣйшій учетъ; вдобавокъ площадь ихъ увеличивается расчисткой лѣсовъ.

Районы и провинціи.	Общее количество учтенн. нераспаханныхъ земель въ тысяч. шанъ.	ВЪ ТОМЪ ЧИСЛѢ:					
		Казенныхъ.		Общественныхъ.		Частныхъ.	
		Тысячъ шанъ.	$^0/_0{}^0/_0$	Тысячъ шанъ.	$^0/_0{}^0/_0$	Тысячъ шанъ	$^0/_0{}^0/_0$
I. Цицикарскій	2.317	416	18	105	9	1.796	73
II. Аньдинскій	4.024	1.223	30	3.	—	2.798	70
III. Харбинскій	547	193	35	10	2	344	63
IV. Нижне-Сунгарійскій	4.105	2.302	56	290	7	1.513	37
V. Бодунэскій	413	151	37	6	1	256	62
VI. Южный	13	—	—	1	1	12	99
VII. Восточный	1.044	184	18	30	3	830	79
По всей территоріи, тяготѣющей къ Кит. Вост. жел. дор.	12.463	4.469	35	445	4	7.549	61
Въ томъ числѣ:							
По 28 уѣздамъ Хэйлунцзянской провинціи	8.843	3.014	34	130	2	5.699	64
По 18 уѣздамъ Гиринской провинціи .	3.620	1.455	40	315	9	1.850	51
По всей Хэйлунцзянской провинціи . .	15.398	8.368	54	580	4	6.450	42
По всей Гиринской провинціи	10.404	2.699	26	1.231	12	6.474	62
По обѣимъ провинціямъ	25.802	11.067	43	1.811	7	12.924	50

Изъ 25.802,000 шанъ (17.269,000 дес.) пригодныхъ цѣлинъ, зарегистрированныхъ въ обѣихъ провинціяхъ, ровно половина (12.924,000 шанъ) уже продана казной въ частныя руки, а 7% (1.811,000 шанъ) перешло во владѣніе различныхъ общественныхъ организацій. У казны, такимъ образомъ, осталось лишь 43% цѣлинъ (11.067,000 шанъ), при чемъ количественно этотъ казенный фондъ распредѣляется поровну между Хэйлунцзянской и Гиринской провинціями. Около 60% частныхъ пустошей (7.549,000 шанъ) падаетъ на земледѣльческіе уѣзды обѣихъ провинцій, тяготѣющіе къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, а большая часть остального количества находится въ неземледѣльческихъ уѣздахъ Гиринской провинціи, расположенныхъ къ сѣверу отъ Восточной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги.

На земледѣльческой территоріи, тяготѣющей къ К. В. ж. д., цѣлинъ зарегистрировано всего 12.463,000 шанъ (8.310,000 десятинъ), изъ нихъ въ частныя руки перешло 61% (7.549,000 шанъ) и къ общественнымъ организаціямъ 4% (445,000 шанъ); остальные 35% остаются во владѣніи казны, уменьшаясь путемъ продажи, но одновременно и увеличиваясь дальнѣйшимъ обмѣромъ и учетомъ свободныхъ земель. Наибольшія абсолютно количества перешедшихъ въ частныя руки цѣлинъ находятся въ Цицикарскомъ (1.796.000 шанъ) и Аньдинскомъ (2.798,000 шанъ) районахъ. Вообще во всѣхъ районахъ частныхъ цѣлинъ значительно больше, чѣмъ казенныхъ, за исключеніемъ Нижне-Сунгарійскаго района, гдѣ за казной остается еще болѣе половины (56%) всѣхъ цѣлинъ. Въ Южномъ районѣ зарегистрированныя цѣлины почти совершенно отсутствуютъ.

Въ итогѣ по всѣмъ 46 земледѣльческимъ уѣздамъ обѣихъ провинцій, тяготѣющимъ къ К. В. ж. д., мы имѣемъ учтенную площадь сельско-хозяйственнаго значенія (посѣвъ и всѣ цѣлины) въ 22.063,000 шанъ (14.708,000 десятинъ); изъ нея принадлежитъ частнымъ лицамъ (посѣвъ и частныя цѣлины) —17.149,000 шанъ (11.432,000 десятинъ), или 78%, казнѣ —4.469,000 шанъ (2.980,000 десятин), или 20%, и общественнымъ организаціямъ 445,000 шанъ (297,000 десятинъ), или 2%; изъ этой площади уже распахано 9.370,000 шанъ (6.248,000 десятинъ), или 42%.

Частное землевладѣніе въ краѣ двоякаго происхожденія. Въ давно заселяемыхъ уѣздахъ оно проистекаетъ изъ захватовъ, пожалованій, покупокъ у казны и т. п., имѣвшихъ мѣсто въ сравнительно давнее время, при чемъ съ тѣхъ поръ многія земли уже успѣли нѣсколько разъ перемѣнить своихъ хозяевъ посредствомъ продажъ и иного вида отчужденій. Среди первоначальныхъ владѣльцевъ этого рода земель выдѣляются маньчжуры, хань-цзюни и вообще представители знаменныхъ войскъ. Размѣры ихъ землевладѣнія постепенно убываютъ въ пользу покупщиковъ—пришлыхъ китайскихъ земледѣльцевъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, послѣдніе значительную часть этого рода земель используютъ на правахъ аренды.

Въ новыхъ уѣздахъ вся незаселенная площадь, въ случаѣ намѣренія ее колонизировать, распродается правительствомъ въ частныя руки. Такъ какъ въ эти періоды на мѣстѣ обычно еще отсутствуютъ сколько-нибудь многочисленные кадры переселенцевъ, то значительная часть такихъ земель попадаетъ скупщикамъ, иногда собирающимъ по нѣскольку тысячъ десятинъ—съ цѣлью дальнѣйшей перепродажи ихъ по болѣе выгоднымъ цѣнамъ, или эксплоатаціи путемъ слачи въ аренду. Порой эти скупщики попадаютъ и впросакъ. Такъ случилось, напримѣръ, при попыткѣ центральной власти колонизировать берега Амура: мобилизованныя тамъ скупщиками пространства до сихъ поръ остаются неиспользованными. Но большей частью, конечно, скупщикамъ не приходится жаловаться на убытки.

Что касается *среднихъ размѣровъ частнаго землевладѣнія* и предѣловъ колебаній ихъ, то прямыхъ данныхъ по этому поводу, какъ уже сказано, не имѣется. Къ разрѣшенію этого вопроса можно подойти лишь косвенно.

Вопреки мнѣнію нѣкоторыхъ изслѣдователей, китайское земледѣліе въ Маньчжуріи осуществляется не однородной массой мелкихъ «трудовыхъ» ячеекъ, а сложнымъ составомъ довольно разнообразныхъ по размѣрамъ хозяйствъ. Тѣмъ болѣе контрастовъ должно наблюдаться въ размѣрахъ землевладѣнія. И дѣйствительно, оно начинается съ карликовой собственности въ нѣсколько «му»*) и кончается владѣніями въ нѣсколько сотъ и даже тысячъ шанъ.

---

*) «Му»—1/10 шана.

Видъ деревни на берегахъ средней Сунгари.

Гиринская провинція.
Зажиточный хуторъ въ долинѣ р. Янь-цзи-хэ.
(Изъ фотографій г. Надарова).

Крестьянская усадьба въ С. Маньчжуріи.

Приготовленный къ погрузкѣ хлѣбъ на участкахъ III категоріи К. В. ж. д.
(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).

Особенно очевиднымъ становится далекій отъ уравнительной однородности характеръ китайскаго землевладѣнія, если вспомнить о весьма значительной массѣ китайскихъ земледѣльцевъ, совершенно лишенныхъ земельной собственности. Въ ежегодномъ «статистическомъ отчетѣ» Пекинскаго Министерства Земледѣлія и Торговли за 6-й годъ республики (1917 г.) приведены поуѣздныя цифры посѣва на арендованной землѣ и количества сельскихъ хозяйствъ, сѣющихъ: а) только на своей землѣ, б) на своей и арендованной и в) только на арендованной землѣ. Въ этихъ данныхъ чрезвычайно много очевидныхъ грубыхъ ошибокъ, такъ-что ихъ абсолютная величина совершенно не можетъ быть использована. Но несомнѣнно, что нѣкоторое относительное значеніе онѣ имѣютъ и въ этомъ смыслѣ даютъ приблизительное отраженіе дѣйствительности.

РАЙОНЫ.	Общее количество сельскихъ хозяйствъ.	Посѣвная площадь 1921 г. въ тыс. шанъ по исчисл. Эк. Бюро*)	% арендованн. посѣва въ 1917 г. по даннымъ Мин. Земл. и Торг.	% хозяйствъ, сѣявшихъ въ 1917 г.		
				Только на своей землѣ.	На своей и арендованной.	Только на арендованной.
I. Цицикарскій	51.790	530	11	91	4	5
II. Аньдинскій	200.000	2.460	41	47	24	29
III. Харбинскій	150.760	1.350	26	55	18	27
IV. Нижне-Сунгарійскій	122.253	1.190	29	56	18	26
V. Бодунэскій	110.207	1.110	40	50	10	40
VI. Южный	222.658	1.960	58	50	24	26
VII. Восточный	78.353	770	35	47	29	24
По всей территоріи, тяготѣющей къ К. В. ж. д.	936.021	9.370	39	53	20	27

Какъ видимъ, болѣе 1/4 (27%) всѣхъ посѣвщиковъ въ Сѣверной Маньчжуріи являются *безземельными*, сѣющими только на арендованной землѣ и, кромѣ того, 1/5 изъ нихъ имѣетъ настолько малое—даже по китайскимъ масштабамъ—количество собственной земли, что вынуждена приарендовывать у болѣе крупныхъ владѣльцевъ. Такимъ образомъ, почти вся посѣвная (а въ Маньчжуріи это значитъ—почти вся пахотная) земля принадлежитъ всего 53% посѣвщиковъ, при чемъ подобное явленіе наблюдается во всѣхъ районахъ, за исключеніемъ Цицикарскаго, гдѣ арендаторовъ лишь 9%.

Около 2/5 (39%) всей посѣвной площади, арендуемой безземельными и малоземельными крестьянами, оказываются обложенными очень тяжелымъ налогомъ въ видѣ арендной платы въ пользу землевладѣльцевъ. Въ результатѣ положеніе бѣднѣйшей части посѣвщиковъ становится крайне труднымъ. Тутъ-то, повидимому, и заключается разрѣшеніе непонятнаго на первый взглядъ противорѣчія: почему, несмотря на все трудолюбіе и крайне скромныя потребности, масса китайскаго крестьянства такъ бѣдна. Очевидно, затѣмъ, что наименѣе устойчивые слои этой бѣдноты, утрачивая возможность самостоятельнаго хозяйствованія, переходятъ въ разрядъ безхозяйныхъ элементовъ, изъ которыхъ, главнымъ образомъ, вербуются все увеличивающіеся кадры хунхузничества.

---

*) Для уѣздовъ Хэйлунцзянской провинціи по исчисленіямъ Экономическаго Бюро, Гиринской — по мѣстнымъ офиціальнымъ даннымъ за 1919—1920 гг.

Отсюда невольно напрашивается вопросъ: не цѣлесообразнѣе ли было бы на-ряду съ организацiей карательной борьбы съ этимъ явленіемъ, требующей большихъ расходовъ и гибельно отражающейся на всемъ мѣстномъ хозяйствѣ, —обратить усиленное вниманіе на хозяйственное—и прежде всего на земельное—устройство этой нищей, но трудолюбивой массы?

Въ заключеніе этого отдѣла необходимо еще сказать нѣсколько словъ *объ условіяхъ аренды.*

Ихъ можно подраздѣлить на слѣдующія три категоріи:

1. Испольная аренда,—когда землевладѣлецъ даетъ помѣщеніе, землю, скотъ, орудія и сѣмена, и урожай дѣлится пополамъ. По существу это является скорѣе наймомъ издольнаго рабочаго.

2. Издольная аренда,—когда землевладѣлецъ даетъ только помѣщеніе и землю, а арендаторъ работаетъ своимъ скотомъ, орудіями и инвентаремъ. При такой арендѣ землевладѣльцу отчисляется отъ 20 до 40% урожая, въ зависимости отъ спроса на землю.

3. Аренда въ собственномъ смыслѣ этого слова, т.-е., когда землевладѣлецъ даетъ только землю и получаетъ за нее обусловленное количество денегъ (рѣдко) или зерна (большею частью). Колебанія размѣра арендной платы въ этомъ случаѣ—въ зависимости отъ разныхъ побочныхъ моментовъ и цѣнъ на землю—очень значительны: отъ 1 доу до 2 даней *) съ шаня.

Примѣняется иногда сдача цѣлинъ исполу: арендаторъ, распахавшій извѣстную площадь цѣлины, половину ея получаетъ въ свою собственность.

На сѣверѣ, въ связи съ общимъ недостаткомъ рабочихъ рукъ, чувствуется недостатокъ и въ арендаторахъ. Въ «Офиціальномъ Вѣстникѣ Промышленности Хэйлунцзянской провинціи» (Хэй-лунъ-цзянъ Ши-ѣ гунъ-бао, Хэй-лунъ-цзянъ ши-ѣ-тинъ Бянь-цзи-чу) за 1919 годъ приводится, напримѣръ, слѣдующее сообщеніе изъ уѣзда Хай-лунь: «Испольщиковъ найти нелегко. Чтобы сдать 1 фанъ-ли **), нужно имѣть на участкѣ фанзу, молотильные камни, жернова, колодецъ и 3—4 шана огородовъ, послѣдніе безъ особой платы. При этомъ, обмѣрка земли арендаторами-крестьянами производится особымъ способомъ, называемымъ «чжанъ-шанъ» (саженный шанъ), при которомъ 1 фанъ-ли оказывается равнымъ не 45, а всего 33—34 шанамъ; за исключеніемъ огородовъ это даетъ лишь 30 шанъ оплачиваемой земли».

Въ старыхъ уѣздахъ часто наблюдается какъ-разъ обратное явленіе: недостатокъ земли, ведущій къ значительному повышенію арендной платы.

Скотъ.

Въ настоящей книгѣ мѣстному скотоводству посвящены спеціальные отдѣлы. Здѣсь намъ необходимо лишь вкратцѣ познакомиться съ обезпеченіемъ земледѣльческаго хозяйства животной рабочей силой.

---

*) Доу—десятая часть даня; дань—объемная мѣра разной величины: отъ 11 до 21 пуда.

**) Фанъ-ли—квадр. ли=45 шанъ=0,29 кв. версты, или 30 десятинъ.

Рабочими животными въ краѣ являются лошади, мулы, быки и отчасти ослы. Количество ихъ, по даннымъ различныхъ источниковъ, слѣдующее:

РАЙОНЫ.	Численность животныхъ (въ тысячахъ головъ) по даннымъ:															
	П. Н. Меньшикова 1914 г.			Мѣстныхъ административн. учрежд. 1918 г.						Мѣстн. администрат. учрежд. *) 1919 г.						Рабоч. животн. по исчисл. Экон. Бюро 1921 г.
	Лошадей и муловъ.	Крупн. рогатаго скота.	Итого.	Лошадей и муловъ.	Кр. рогат. скота.			Всего стойлов. скота.	Ословъ.	Лошадей и муловъ.	Кр. рогат. скота.			Всего стойлов. скота.	Ословъ.	
					Быковъ.	Коровъ.	Итого.				Быковъ.	Коровъ.	Итого.			
I. Цицикарскій . . .	64,5	42,8	107,3	49,1	34.7	21,9	56,6	105,7	4,7	73,3	25,1	21,2	46,3	119,6	29,2	84,8
II. Аньдинск.	160,3	40,3	200,6	359,6	64.0	56,5	120,5	480,1	21,3	335,0	53,5	52,9	106,4	441,4	20,9	393,6
III. Харбинск.	251,0	42,5	293,5	344,9	40.5	32,0	72,5	417,4	12,5	216,7	30,5	29,3	59,8	276,5	12,4	202,5
IV. Н.-Сунгарійскій . .	85,4	83,5	168,9	72,9	16.2	11,7	27,9	100,8	1,6	—	—	—	—	—	—	190,4
V. Бодунэск.	141,1	27,3	168,4	170,8	24.1	26,1	50,2	221,0	16,6	—	—	—	—	—	—	166,5
VI. Южный .	238,2	47,1	285,3	155,9	31.9	21,9	53,8	209,7	32,5	—	—	—	—	—	—	274,4
VII. Восточный	69,4	33,3	102,7	53,1	40.0	18,6	58,6	111,7	16,1	—	—	—	—	—	—	115,5
Всего . .	1.009,9	316.8	1.326,7	1.206,3	251,4	188,7	440,1	1.646,4	105,3	—	—	—	—	—	—	1.427,7

Данныя эти возбуждаютъ сомнѣнія съ перваго взгляда невѣроятными и необъяснимыми несоотвѣтствіями между собою. Напримѣръ, въ Харбинскомъ районѣ въ 1914 г. насчитывалось 293,500 головъ стойловаго скота (лошадей, муловъ и кр. рогатаго), въ 1918—уже 417,400 головъ и въ 1919 г. снова только 276,500 головъ; въ Нижне-Сунгарійскомъ районѣ въ 1914 г. было 168,900 головъ, въ 1918 г. стало только 100,800 головъ. Таковы колебанія по сравнительно большимъ территоріямъ принятыхъ нами районовъ; что касается отдѣльныхъ уѣздовъ, то здѣсь противорѣчія между приведенными данными еще болѣе разительны.

Къ счастью, гармоничный строй вѣками сложившагося китайскаго земледѣльческаго хозяйства даетъ возможность внести сюда нѣкоторыя поправки. Въ китайскомъ хозяйствѣ нѣтъ ничего лишняго, и всѣ части его точно согласованы другъ съ другомъ. Согласовано съ размѣромъ посѣвной площади и количество рабочихъ животныхъ: на каждые 100 шанъ посѣва держится въ среднемъ 14—16 головъ рабочаго скота (лошадей, муловъ и быковъ); на сѣверѣ нѣсколько больше, на югѣ меньше. Въ соотвѣтствіи съ этимъ, въ послѣдней вертикальной графѣ приведенной таблицы даны общія количества рабочаго скота, необходимыя для обслуживанія посѣвной площади, исчислен-

---

*) Только по уѣздамъ Хэйлунцзянской провинціи.

ной нами для 1921 г. При этомъ для Южнаго района мы считали по 14 головъ на 100 шанъ, для Харбинскаго, Бодунэскаго и Восточнаго—по 15 и для остальныхъ районовъ—по 16 головъ.

Главную массу (около 70%) рабочихъ животныхъ представляютъ лошади и мулы; быковъ держится въ среднемъ около 30%. Ослы играютъ только подсобную роль и нѣкоторое значенiе прiобрѣтаютъ лишь въ Южномъ, Бодунэскомъ и Восточномъ районахъ, т.-е., главнымъ образомъ, въ Гиринской провинцiи.

Вообще скотъ въ земледѣльческомъ китайскомъ хозяйствѣ далеко не имѣетъ того значенiя, какое мы привыкли наблюдать по отношенiю крестьянскаго русскаго хозяйства. Необходимая для воздѣлыванiя растенiй энергiя здѣсь въ большей относительно мѣрѣ прилагается въ видѣ рабочей силы человѣка, а не животныхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, китайскiе крестьяне съ отвращенiемъ относятся къ молоку и его продуктамъ и совершенно не употребляютъ ихъ въ пищу; это обусловливаетъ почти полное отсутствiе молочнаго животноводства, едва прививающагося лишь около крупныхъ центровъ съ европейскимъ населенiемъ. Наконецъ, и мясное питанiе играетъ для китайскаго земледѣльца относительно меньшую роль. Въ результатѣ скотоводство въ земледѣльческихъ районахъ носитъ опредѣленно выраженный служебный характеръ, цѣликомъ подчиненный интересамъ полеводства и отчасти транспорта. Лишь кое-гдѣ, главнымъ образомъ по окраинамъ земледѣльческихъ районовъ, имѣетъ нѣкоторое значенiе промышленная выкормка скота на рынокъ, о чемъ будетъ рѣчь въ главѣ о скотоводствѣ. Да и то здѣсь главной цѣлью является утилизацiя отбросовъ ханшиныхъ, отчасти маслобойныхъ заводовъ.

Мертвый инвентарь.

Мертвый инвентарь китайскаго земледѣльческаго хозяйства, несмотря на свою—съ европейской точки зрѣнiя—примитивность, представляетъ довольно сложный комплексъ орудiй, очень простыхъ и вмѣстѣ цѣлесообразныхъ, съ мѣняющимися по мѣстностямъ и иногда въ зависимости отъ происхожденiя переселенцевъ деталями ихъ устройства. Въ соотвѣтствiи съ тѣмъ, что въ китайскомъ земледѣлiи относительно большую роль играетъ человѣческiй трудъ, значительная часть этихъ орудiй предназначена для ручного употребленiя. Несмотря на свою простоту, далеко не всѣ они могутъ быть изготовлены внутри хозяйства и въ лучшемъ случаѣ требуютъ денежныхъ затратъ на покупку желѣзныхъ и каменныхъ частей. Но затраты эти, принимая во вниманiе простоту, массивность и, слѣдовательно, прочность указанныхъ частей, очень не велики и при сравнительной интенсивности мѣстнаго хозяйства, повидимому, обременяютъ его еще менѣе, чѣмъ соотвѣтствующiе расходы—русскаго крестьянина.

Обычный ассортиментъ китайскихъ сельскохозяйственныхъ орудiй слѣдующiй:

I. *Для обработки земли.*

1. Плугъ (ли, ли-чжанъ) съ желѣзнымъ лемехомъ (ли-цзянь-эръ, ли-чань-эръ, ли-тоу-эръ) и надѣваемымъ на лемехъ особымъ желѣзнымъ ситомъ (ли-хуацзы) для измельченiя земли.

2. Культиваторъ (куай-па), состоящій изъ деревянной рамы, прикрѣпленной горизонтально четырьмя стойками къ деревяннымъ полозьямъ. Посрединѣ въ нее вставленъ продольный брусъ съ отверстіемъ, въ которое вставляется деревянная стойка въ наклонномъ положеніи съ желѣзнымъ лемехомъ на концѣ. Имъ пользуются для вспашки при посѣвѣ мелкихъ сѣмянъ, пшеницы и при обработкѣ огородовъ. Иногда за неимѣніемъ скота культиваторомъ работаютъ на людяхъ.

3. Борона (ба) — деревянная рама съ желѣзными зубьями на двухъ поперечныхъ сторонахъ.

4. Серія желѣзныхъ мотыгъ: а) для очистки полей отъ корней двухъ видовъ: съ топорообразнымъ концомъ (сяо-гао-тоу-эръ, сяо-бань-цзяо-эръ) и съ двумя загнутыми зубьями (эръ-чи-гоу-цзы), б) для окучки всходовъ (ти-мяо-дао), в) для полки (чу-тоу), г) кирка для измельченія земли (да-гао-тоу, да-цзюэ).

5. Желѣзныя вилы для земли и навоза (сань-гу-тѣ-ча, сань-ча-цзы).

II. Для посѣва.

1. Конная сѣялка съ двумя желѣзными зубьями (лоу). Иногда ее тянутъ и руками.

2. Ручная сѣялка изъ тыквы съ деревянной выводной трубкой (дянь-ху-лоу).

3. Небольшой каменный катокъ для выравниванія почвы послѣ посѣва (я-ди-ши-гунь-цзы, дунь-цзы).

III. Для уборки.

1. Серпъ, напоминающій скорѣе нашу косу, но меньшихъ размѣровъ, для хлѣбовъ (лянь-дао) и иногда нѣсколько иной формы для травы (шань-дао).

2. Деревянныя вилы съ двумя зубьями (эръ-гу-му-ча, лянъ-гу-ча-цзы) и четырьмя (сы-гу-му-ча, сы-гу-ча-цзы) и грабли (лоу-чан-па и па-цзы).

IV. Для молотьбы.

1. Каменный валъ (да-чанъ-цши-гунь-зы, дунь-цзы, хунь-цзы).

2. Деревянный цѣпъ (лянь-чжанъ, лянь-па).

3. Деревянный гребокъ для отгребанія зерна (туй-бань, туй-па).

V. Для вѣянія и очистки зерна.

1. Ручная механическая вѣялка съ широколопастнымъ колесомъ въ деревянномъ ящикѣ большого размѣра, напоминающая европейскій типъ (фынь-чэ-цзы, шань-чэ-цзы).

2. Ручная плетеная изъ прутьевъ вѣялка въ видѣ совка (бо-ци).

3. Деревянная лопата (му-сянь) и метла (сао-чжу).

4. Приборъ для обрушиванія зерна (нянь-цза), состоящій изъ неподвижнаго каменнаго круга (ши-нянь-пань), по которому оселъ (обычно) вращаетъ каменный валъ (ши-нянь-то, нянь-гунь-цзы).

5. Жерновъ для перемола зерна (ши-лю-мо).

6. Соломорѣзка (чжа, чжа-дао).

Наконецъ, слѣдуетъ упомянуть еще корзины различной формы и для различныхъ цѣлей: для переноски навоза (фэнь-лоу, фэнь-доу, сяо-фэнь-куанъ), соломы (тай-куанъ), для очистки зерна (шай-цза) и т. п.

Таковъ, въ общихъ чертахъ, составъ китайскаго сельскохозяйственнаго инвентаря. Конечно, далеко не у каждаго хозяина имѣется полный комплектъ перечисленныхъ орудій. Вообще, китайскіе земледѣльцы, привыкшіе къ самой скаредной экономіи во всемъ, и здѣсь обнаруживаютъ умѣнье цѣлесообразно ограничить до минимума свои расходы. Въ деревняхъ широко примѣняется заимствованіе орудій однимъ хозяиномъ у другого, что значительно ограничиваетъ количество ихъ сверхъ строго необходимаго для данной посѣвной площади.

Изъ всѣхъ этихъ орудій механическая передача примѣняется, въ сущности, лишь въ одномъ—въ вышеуказанной вѣялкѣ, кстати сказать, по своей громоздкости и сравнительной дороговизнѣ, доступной лишь довольно крупнымъ посѣвщикамъ. Какъ уже сказано, она очень напоминаетъ наши обычные типы ручныхъ механическихъ вѣялокъ, почему невольно является мысль о заимствованіи ея извнѣ. Но опрошенные нами китайскіе крестьяне увѣряли, что она примѣняется въ Китаѣ съ весьма давнихъ поръ.

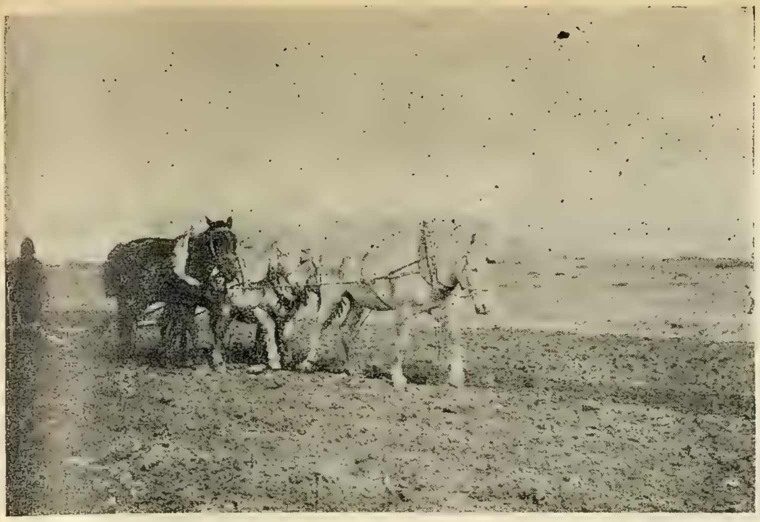
Для жатвы всѣхъ хлѣбовъ служитъ исключительно серпъ (лянь-дао).

Для распашки цѣлинъ, почти не поддающихся китайскому плугу, примѣнялись русскіе желѣзные плуги и даже тракторы, пріобрѣтавшіеся для этой цѣли колонизаціоннымъ бюро и совершенно не вошедшіе въ обычный обиходъ китайскаго хозяйства.

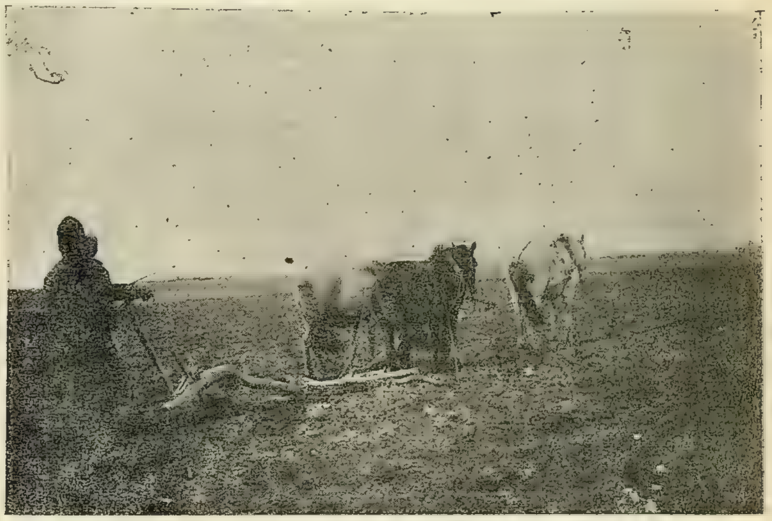
Техника земледѣлія въ Сѣверной Маньчжуріи.

Китайскіе колонизаторы перенесли съ собой въ Сѣверную Маньчжурію тѣ навыки къ земледѣльческому труду, въ которыхъ ихъ воспиталъ тысячелѣтній опытъ Китая и которые такъ замѣтно отличаютъ этотъ трудъ отъ западно-европейскаго и русскаго. Характерными особенностями его являются: уже отмѣченная простота сельскохозяйственнаго инвентаря, большая затрата ручного труда на обработку почвы и уборку и плодосмѣнный сѣвооборотъ безъ примѣненія пара и залежи.

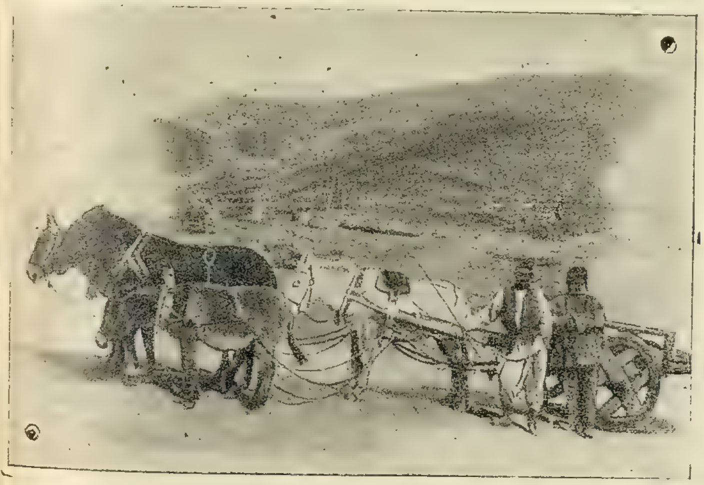
Удобреніе играетъ очень большую роль въ мѣстномъ земледѣльческомъ хозяйствѣ. Не примѣняется оно лишь на свѣжихъ еще не истощенныхъ земляхъ, почему гораздо болѣе распространено въ южныхъ районахъ. Приготовленіе удобренія составляетъ одну изъ важныхъ заботъ китайскаго крестьянина. Для удобренія никогда не употребляется навозъ въ неперепрѣломъ видѣ, а изъ него и изъ всякихъ другихъ хозяйственныхъ отбросовъ готовится компостъ (черная земля). Для этого около фанзы на улицѣ или на огородѣ складывается въ кучу на-



Подготовка земли къ посѣву.
(Изъ коллекцій Экономическаго Бюро).



Подготовка земли къ посѣву.
(Изъ коллекцій Экономическаго Бюро).



Китайская запряжка въ С. Маньчжуріи.

Западная линія К. В. ж. д.
Экспортныя партіи бобовъ на ст. Аньда.
(Изъ коллекціи А. С. Мещерскаго)

возъ, торфъ, сорная трава, подстилка изъ-подъ скота, человѣческія изверженія, зола, дернъ, сухіе листья, кухонные отбросы и т. п.,—и все это покрывается слоемъ земли. Черезъ годъ образовавшійся перегной вывозится въ поле, гдѣ раскладывается кучками въ шахматномъ порядкѣ, разбрасывается ровнымъ слоемъ по всему пространству и запахивается.

Распашка полей производится довольно тщательно и притомъ примѣнительно къ особенностямъ отдѣльныхъ растеній. Пашня образуется рядомъ параллельныхъ грядокъ и бороздъ, которыя болѣе интенсивно подвергаются дѣйствію солнечныхъ лучей и тѣмъ самымъ доставляютъ клубнямъ и развѣтвленіямъ корешковъ посаженныхъ растеній необходимое тепло. Въ засушливые дни грядки притягиваютъ влагу изъ атмосферы въ ночное время, въ дождливые, наоборотъ, даютъ возможность избыткамъ влаги скатываться съ поля по бороздамъ. Кромѣ того, способъ засѣва поля грядками облегчаетъ очистку ихъ отъ сорныхъ травъ. Направленіе бороздъ на ровной мѣстности берется такое, чтобы мѣшать господствующимъ весною вѣтрамъ выметать зерна изъ грядокъ. Въ мѣстности же холмистой изыскивается линія наибольшаго ската, чтобы предупредить напоръ воды, въ случаѣ выпада обильныхъ дождей. Но грядковая культура въ собственномъ смыслѣ слова примѣняется не вездѣ и не всегда. Можно сказать лишь, что вездѣ примѣняется рядовая (напримѣръ, во время засухъ пшеницу сѣютъ рядами, но грядъ не устраиваютъ).

Для вспашки полей китайцы до сихъ поръ пользуются преимущественно плугомъ, напоминающимъ русскую соху и устроеннымъ довольно громоздко. Плугъ этотъ, при пахотѣ, обычно тянутъ двое животныхъ, лошади, мулы или быки, смотря по мѣстности, при двухъ рабочихъ, изъ которыхъ одинъ управляетъ плугомъ, а другой погоняетъ животныхъ. Плугъ привозится на поле и увозится съ него на особомъ деревянномъ станкѣ, напоминающемъ русскія сани.

Вспахивается земля различно, смотря по тому хлѣбу, который предполагается посѣять. Земля подъ пшеницу пашется, напримѣръ, такъ: плугъ идетъ по прошлогодней грядкѣ, въ силу чего на полѣ устраиваются борозды тамъ, гдѣ въ прошломъ году были грядки; бываетъ и такъ, что борозды и грядки дѣлаются тамъ, гдѣ были и въ прошломъ году. Комбинируя по годамъ эти способы пахоты, пахари имѣютъ въ виду, очевидно, наиболѣе раціонально использовать производительныя силы обрабатываемой земли, въ соотвѣтствіи съ климатическими условіями даннаго года [1]).

Сѣютъ хлѣбъ или отъ руки, т.-е. попросту садятъ сѣмена, или пользуются для этого особымъ сосудомъ, называемымъ по-китайски «дянь-ху-лоу». Это обыкновенная засушенная горлянка, въ узкомъ концѣ которой дѣлается отверстіе. Наполнивъ горлянку сѣменами, сѣятель закрываетъ ея отверстіе пробкою, въ которую вставляется камышинка или иная трубочка. Наклоняя этотъ самодѣльный сосудъ и легко ударяя по немъ рукою, одинъ рабочій идетъ съ нимъ по бороздѣ и разбрасываетъ по грядкѣ сѣмена. Второй рабочій идетъ по грядкѣ и притаптываетъ ногами посѣянныя сѣмена, а за нимъ лошадь, подъ управленіемъ третьяго работника, тащитъ небольшой каменный валикъ, который перекатывается сразу по двумъ грядкамъ: на новой грядкѣ онъ выравниваетъ гребень ея, подготовляя ее для посѣва, а на второй онъ уничтожаетъ слѣды ногъ второго рабочаго и, прикрывая зерна землей, окончательно сравниваетъ грядку. Примѣненіе дянь-ху-лоу за послѣдніе годы, впрочемъ, сократилось. Чаще стала встрѣчатся упомянутая ранѣе конно-ручная сѣялка.

---

[1]) Иногда землю подъ пшеницу не перепахиваютъ, ограничиваясь распашкой гребня прошлогодней грядки упомянутымъ однолемешнымъ культиваторомъ (хуай-па).

Бобы, гаолянъ и кукуруза преимущественно сажаются прямо руками по вершинамъ грядокъ на извѣстномъ разстояніи одно зерно отъ другого.

Съ появленіемъ всходовъ, земледѣльцы снова проходятъ плугомъ или особымъ окучникомъ по бороздамъ, углубляя ихъ, чтобы окучить появившіеся всходы свѣжею землею. Когда всходы достигнутъ уже значительной высоты, проходятъ по бороздамъ еще разъ, чтобы нижнія вѣтви корней были ближе къ поверхности и легче воспринимали атмосферную влагу. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ промежуткахъ между грядками уничтожается сорная трава, а на самыхъ грядкахъ она тщательно выпалывается. Для того, чтобы при этихъ распашкахъ запряженныя животныя не уничтожали всходовъ, на нихъ надѣваются особыя намордники, напоминающіе собою плетеныя китайскія ведра.

Сборы съ полей начинаются съ іюля мѣсяца. Одинъ хлѣбъ убирается за другимъ. Раньше другихъ хлѣбовъ созрѣваютъ въ Сѣверной Маньчжуріи ячмень и пшеница, именно: въ концѣ іюня или началѣ іюля мѣсяца. Затѣмъ поспѣваютъ къ сбору послѣдовательно кукуруза въ началѣ августа, гречиха, гаолянъ, бобы, суцза и гуцза—въ половинѣ сентября мѣсяца. Гаолянъ иногда застаивается до половины октября. Къ октябрю мѣсяцу, въ общемъ, всѣ хлѣба уже снимаются. Китайцы жнутъ хлѣба при посредствѣ особаго ножа, похожаго на русскую косу, но имѣющаго меньшіе размѣры (лянь-дао).

Сжатый хлѣбъ свозится къ одному мѣсту, утрамбованной площадкѣ—кругу, на которомъ затѣмъ и происходитъ *молотьба.* Китайцы Сѣверной Маньчжуріи при молотьбѣ хлѣбовъ рѣдко прибѣгаютъ къ цѣпамъ. Сжатый хлѣбъ они раскладываютъ на току такъ, чтобы всѣ колосья лежали по кругу, по которому животныя тащатъ тяжелый каменный валъ. Валъ этотъ ходитъ по колосьямъ или метелкамъ до тѣхъ поръ, пока не выбьетъ все зерно. При уборкѣ гаоляна отрѣзаются метелки, которыя и идутъ въ молотьбу. Вѣяніе обмолоченнаго хлѣба производится лопатами и ручными вѣялками. Пшеница и ячмень обмолачиваются въ іюлѣ, другіе хлѣба: бобы, гаолянъ, кукуруза и гуцза—обычно значительно позднѣе: въ октябрѣ. Такимъ образомъ, хлѣбная кампанія въ странѣ начинается во второй половинѣ августа, когда на рынокъ могутъ уже поступать такіе хлѣба, какъ пшеница и ячмень.

Обмолоченный и очищенный отъ сора хлѣбъ хранится или въ ямахъ, или въ особыхъ зернохранилищахъ цилиндрической формы, покрытыхъ конусообразной крышею. Эти зернохранилища устраиваются изъ жердей, которыя оплетаются хворостомъ. Сдѣланный такимъ образомъ остовъ обмазывается снаружи и внутри особымъ составомъ изъ глины и соломы.

Такимъ образомъ, какъ видимъ, циклъ земледѣльческихъ работъ китайскаго крестьянина значительно сложнѣе и труднѣе, чѣмъ у русскаго. Даже вспашка отличается многообразіемъ формъ, удивительно приспособленныхъ къ условіямъ климата, почвы и потребностямъ отдѣльныхъ растеній. Большое количество труда и заботъ вкладывается въ удобреніе. Посѣвъ часто напоминаетъ больше огородную посадку. Но особенно много заботъ при грядковой культурѣ отнимаетъ старательный уходъ за растеніями во время ихъ роста—мотыженье, окучиваніе и полотье. Въ это время все вниманіе китайскаго земледѣльца обращено на поддержаніе земли на грядкахъ въ рыхломъ состояніи, на повышеніе грядокъ по мѣрѣ роста хлѣбовъ и углубленіе бороздъ для стока воды въ дождевой періодъ, на уничтоженіе корки на поверхности грядокъ и очищеніе полей отъ сорной растительности. Наконецъ, въ дальнѣйшемъ, при отсутствіи усовершенствованныхъ уборочныхъ и молотильныхъ орудій, уборка и молотьба также требуютъ огромнаго трудового напряженія. Въ результатѣ, начиная съ ранней весны и кончая началомъ зимы, китайскій крестьянинъ не имѣетъ свободной минуты.

Полевыя культуры Сѣверной Маньчжуріи.

Въ Сѣверной Маньчжуріи воздѣлывается довольно много продовольственныхъ, техническихъ и огородныхъ растеній. Изъ нихъ въ продажу идутъ, главнымъ образомъ, масляничные бобы и пшеница и расходуются для мѣстныхъ потребностей—гуцза, гаолянъ и кукуруза.

Бобы (доу). Первое мѣсто среди нихъ безспорно занимаютъ бобы. Бобовое зерно и продукты его переработки даютъ болѣе половины цѣнности экспорта Маньчжуріи, являясь, вмѣстѣ съ тѣмъ, весьма важными предметами мѣстнаго потребленія. Одновременно это растеніе, какъ увидимъ ниже, въ качествѣ удобрителя почвы азотомъ служитъ непремѣннымъ участникомъ мѣстнаго сѣвооборота. Неудивительно, что бобы распространены больше, чѣмъ какая-либо другая культура, и занимаютъ въ среднемъ до 25—30% всей посѣвной площади, при чемъ относительная роль ихъ выростаетъ по направленію съ сѣвера на югъ.

Подъ названіемъ бобовъ въ Сѣверной Маньчжуріи подразумѣваются не только масляничные бобы, но и горохъ и вообще растенія, относимыя ботаниками къ семействамъ мотыльковыхъ. Въ общемъ изъ бобовыхъ растеній въ Сѣверной Маньчжуріи разводятся:

1) Масляничные бобы или соя (хуанъ-доу—желтые бобы, хэй-доу или у-доу—черные бобы).

2) Мелкіе бобы, сортъ фасоли (сяо-доу).

3) Зеленые мелкіе бобы или зеленый горошекъ, сортъ фасоли (лю-доу, или цзи-доу).

4) Полевая обыкновенная фасоль (юнъ-доу).

5) Стелющіеся бобы, или китайскій коровій горохъ, сортъ долихоса (цзянь-доу).

6) Полевой обыкновенный горохъ (вань-доу).

Наибольшее значеніе имѣютъ масляничные бобы, играющіе большую роль въ экспортной торговлѣ края. Они раздѣляются на весьма значительное количество сортовъ (напримѣръ, на опытномъ полѣ Маньчжурскаго сельско-хозяйственнаго общества въ Харбинѣ такихъ сортовъ имѣется до

200). По своему цвѣту эти сорта слѣдующимъ образомъ классифицируются китайцами:

1) желтые бобы съ желтой оболочкой и желтыми сѣменодолями.
2) зеленые » » зеленой » » » »
3) » » » » » » зелеными »
4) черные » » черной » » » »
5) » » » » » » желтыми »
6) Красные или бурые бобы съ красно-бурой оболочкой и желтыми сѣменодолями.

Но такъ какъ цвѣтъ бобовъ образуетъ рядъ переходовъ, то указанныя группы бобовъ подраздѣляются, въ свою очередь, на рядъ отдѣльныхъ подгруппъ.

Для выдѣлки масла лучшими сортами считаются нѣкоторые разновидности желтыхъ бобовъ, но иногда къ таковымъ примѣшиваются и сорта черныхъ. Зеленые бобы болѣе питательны и потому идутъ преимущественно на изготовленіе китайской вермишели. Они обладаютъ способностью весьма быстро давать въ водѣ ростки, употребляемые въ пищу, какъ зелень. За послѣднее время, благодаря спросу во внутреннемъ Китаѣ, замѣтно развилась культура мелкихъ зеленыхъ бобовъ. Нѣкоторые сорта черныхъ бобовъ, имѣющіе въ своемъ составѣ много соли, идутъ на кормъ скоту, преимущественно лошадямъ. Мелкіе бобы употребляются, главнымъ образомъ, на выдѣлку особой мезги, которую можно назвать бобовымъ сыромъ, а также на приготовленіе вермишели. Получаемые при производствѣ масла жмыхи, представляющіе сами по себѣ немаловажный предметъ внутренней и внѣшней торговли, идутъ большею частью на кормъ скоту, иногда служатъ удобреніемъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и топливомъ.

Какъ бы ни былъ богатъ вѣковой китайскій народный опытъ, все же нельзя не признать крайне полезной научно поставленную помощь для культуры обширной семьи бобовыхъ растеній, имѣющихъ самое разнообразное примѣненіе. Какіе сорта наиболѣе соотвѣтствуютъ даннымъ цѣлямъ, какіе и при какихъ условіяхъ являются наиболѣе урожайными, неприхотливыми, требующими минимума ухода, имѣющими наилучшія азотособирательныя свойства и т. п.—вотъ вопросы, которые разрѣшимы лишь путемъ научно-организованныхъ опытовъ и наблюденій. Къ сожалѣнію, въ этой области сдѣлано очень мало. Лишь Южно-Маньчжурская желѣзная дорога организовала опытныя станціи и лабораторію, затративъ на эти цѣли за послѣднія 8 лѣтъ до 1.000,000 енъ. Не касаясь общихъ результатовъ работъ этихъ учрежденій, интересныхъ болѣе для спеціалистовъ, укажемъ на одинъ любопытный выводъ, къ которымъ они пришли. Какъ извѣстно, культурой бобовъ преслѣдуются, между прочимъ, двѣ цѣли: получить питательный продуктъ въ видѣ зерна и кормовой въ видѣ жмыховъ, съ одной стороны, и маслодающій продуктъ—съ другой. Работами указанныхъ учрежденій Ю.-М. ж. дороги выяснено, что совмѣстить наилучшее достиженіе этихъ двухъ цѣлей въ одномъ сортѣ бобовъ, повидимому, невозможно. Именно, оказалось, что наивысшее содержаніе масла даютъ бобы: а) имѣющіе наиболѣе круглое зерно, б) имѣющіе желтый цвѣтъ съ зеленоватыми пятнышками, в) съ темными и коричневатыми глазками, г) съ густо-желтыми сѣменодолями и д) глянцевитые. Наоборотъ, отличаются богатствомъ бѣлка бобы: а) удлиненные, б) густо зеленые, в) матовые, г) съ густо-черными глазками и д) съ блѣдно-желтыми сѣменодолями.

По анализамъ Дайренской лабораторіи, три главнѣйшихъ сорта желтыхъ бобовъ Сѣверной Маньчжуріи оказались съ такимъ химическимъ составомъ:

	Вода.	Бѣлокъ.	Жиры.	Углеводы.	Клѣтчатка	Зола.
«Бѣлая бровь» (бай-мей)	9,78	37,23	19,37	24,03	5,11	4,39
«Круглые золотые» (цзинь-юань) .	9,70	37,74	19,33	24,41	5,05	4,79
«Темный животъ» (хэй-цзи) . . .	10,09	37,51	19,64	23,12	5,11	4,53

Вообще содержаніе масла въ маньчжурскихъ бобахъ колеблется отъ 14 до 22°/o и бѣлковъ—отъ 31 до 41°/o.

Такимъ образомъ, желтые бобы описываемой территоріи представляютъ очень удачную комбинацію сравнительнаго богатства масломъ и бѣлкомъ одновременно и по своимъ маслодающимъ качествамъ стоятъ не ниже бобовъ Мукденской провинціи. И японскіе источники признаютъ, что масляничные бобы долины Сунгари, являются лучшими бобами Маньчжуріи (см. «Economic History of Manchuria»). Изъ сѣверо-маньчжурскихъ бобовъ лучшими считаются яомыньскіе; славятся также хайлуньскіе и тунбиньсянскіе (ст. Уцзимихэ).

Пшеница (*сяо-май*). Среди полевыхъ культуръ Сѣверной Маньчжуріи на второе мѣсто по экономическому значенію приходится поставить пшеницу. Работая на внѣшній и внутренній рынки, мѣстное земледѣльческое хозяйство свои избытки должно выпускать въ такихъ хлѣбахъ, которые имѣли бы наиболѣе постоянный и устойчивый спросъ. Одни бобы не могутъ выполнить этой задачи, такъ какъ по условіямъ плодоперемѣнной системы слишкомъ значительное расширеніе ихъ культуры встрѣтило бы трудно преодолимыя препятствія. Естественнымъ дополненіемъ къ нимъ является пшеница съ ея обезпеченнымъ большимъ спросомъ на внутреннемъ мѣстномъ и внѣшнихъ рынкахъ. Не удивительно, поэтому, что она сумѣла занять значительное и прочное мѣсто на поляхъ Сѣверной Маньчжуріи, при чемъ китайское населеніе постепенно привыкаетъ потреблять ее все въ большихъ количествахъ.

Сѣверная Маньчжурія имѣетъ два центра культуры пшеницы: треугольникъ, образуемый рѣками Сунгари и Нонни,—именно Аньдинскій и Харбинскій районы и уѣздъ Нинъ-ань (Нингута) по Восточной линіи. Къ югу отъ нихъ посѣвы пшеницы постепенно сокращаются и за Чанчунемъ почти исчезаютъ. Въ среднемъ на описываемой территоріи подъ пшеницей занято около 15°/o полей, въ Аньдинскомъ и Харбинскомъ районахъ—до 20°/o и по Южной линіи—не болѣе 5—10°/o.

Въ Сѣверной Маньчжуріи, по справкѣ, данной намъ извѣстнымъ мѣстнымъ агрономомъ Б. В. Скворцовымъ, разводятся, главнымъ образомъ, мягкія пшеницы, преимущественно двѣ разновидности ихъ: яровая безостая мягкая съ голыми колосьями и краснымъ зерномъ и яровая остистая мягкая съ голыми колосьями, бѣлыми остями и краснымъ зерномъ. Обѣ эти формы весьма распространены въ Европейской Россіи, Сибири и Приморской области и извѣстны тамъ подъ разными названіями, изъ которыхъ для первой чаще всего употребляется «полтавка», для второй — «русакъ». Въ районѣ Нингуты, кромѣ упомянутыхъ двухъ, въ значительномъ количествѣ разводятся также яровыя мягкія пшеницы съ бѣлыми зернами. Твердыя пшеницы въ Сѣверной Маньчжуріи культивируются рѣдко, встрѣчаясь чаще всего лишь въ видѣ примѣси къ мягкой и попадаясь отдѣльно только на нингутинскомъ рынкѣ. Нельзя не отмѣтить, что зерна у твердой пшеницы здѣсь близко напоминаютъ мягкую.

Натура пшеницы въ Сѣверной Маньчжуріи крайне пестра и замѣтно измѣняется какъ въ пространствѣ, такъ и во времени. Обслѣдованіе, произведенное Экономическимъ Бюро, дало такія отмѣтки натуры за послѣдніе годы:

	1920	1919	1918	1917
I. Цицикарскій районъ	120—132 зол.	115—125 зол.	120—123 зол.	—
II. Аньдинскій и Харбинскій районы	115—132 »	120—128 »	125—128 »	118—128 зол.
III. Ашихэ	124—125 »	120—125 »	120—125 »	—
IV. Уцзимихэ	123—132 »	120 »	120—125 »	—
V. Нингута	130 »	126—128 »	122—130 »	—
VI. Южная линія . . .	120—132 »	120—132 »	—	—
VII. Бодунэскій районъ	125—126 »	122—125 »	120—126 »	115—123 зол.

Любопытны сообщаемыя Б. В. Скворцовымъ данныя о натурѣ пробъ нингутинской пшеницы за 6 лѣтъ:

1913 г. . .	135—140 зол.	1916 г. . .	100 зол.
1914 » . .	135—140 »	1917 » . .	122 »
1915 » . .	110—118 »	1918 » . .	125—135 »

Средняя стандартная натура харбинскаго рынка установлена въ настоящее время въ 123 зол. Лучшая пшеница въ краѣ—нингутинская, за нею слѣдуетъ зерно съ побережій Сунгари.

Прочія культуры. Прочія полевыя культуры Сѣверной Маньчжуріи въ отдѣльности далеко не имѣютъ того товарнаго и даже вообще экономическаго значенія, какъ бобы и пшеница. Поэтому ограничимся лишь краткой характеристикой ихъ.

Гуцза, итальянское просо (Setaria italica), однолѣтнее растеніе въ 1—$1^{1}/_{2}$ арш. высотой съ широкими листьями, занимаетъ послѣ бобовъ и пшеницы одно изъ самыхъ важныхъ мѣстъ въ мѣстномъ земледѣльческомъ хозяйствѣ какъ по количеству сбора, такъ и по широкому расходу этого хлѣба въ домашнемъ быту китайцевъ. Въ Хэйлунцзянской провинціи гуцза занимаетъ до $12^{0}/_{0}$ посѣвной площади, въ Гиринской—до $10^{0}/_{0}$. Очищенная отъ шелухи гуцза называется «сяо-ми-цза», что въ русскомъ языкѣ превратилось въ «чумизу». Во многихъ мѣстахъ сяо-ми-цза составляетъ главную, а иногда и единственную пищу населенія. Изъ соломы гуцзы дѣлаютъ сѣчку и, смѣшавъ эту сѣчку съ отрубями или ячменемъ, расходуютъ ее на кормъ лошадямъ и муламъ. Неочищенная гуцза идетъ также на выкурку китайской водки—ханшина. Шелуха отъ зерна этого злака употребляется для набивки подушекъ, а иногда расходуется на кормъ свиней. Имѣющая большое кормовое значеніе солома гуцзы служитъ предметомъ большой торговли по поселкамъ и городамъ; ее продаютъ или цѣльною или, что дѣлается чаще, рѣзаной.

Шуцза—клейкое просо (Panicum miliaceum var. glutinosa), хорошо родится на влажныхъ мѣстахъ и на вновь поднятыхъ земляхъ. Одна разновидность этого злака, впрочемъ, произрастаетъ на горахъ, холмахъ и вообще высокихъ мѣстахъ, не требуя сильно увлажненной почвы. Въ Хэйлунцзянской провинціи занимаетъ до 5 и въ Гиринской до 6% посѣвной площади. Изъ шуцзы приготовляютъ муку. Зерно шуцзы прибавляютъ къ ячменю при выдѣлкѣ пива. Въ очень рѣдкихъ случаяхъ, какъ примѣсь, зерно идетъ и на приготовленіе ханшина. Расходуется оно также на кормъ домашней птицы. Хлѣбъ этотъ имѣетъ, главнымъ образомъ, мѣстное значеніе. Солома шуцзы, какъ и гуцзы, обладаетъ хорошими кормовыми достоинствами.

Цзицза—неклейкое русское просо (Panicum miliaceum), идетъ преимущественно на изготовленіе муки и имѣетъ также только мѣстное значеніе. Разводится, главнымъ образомъ, въ Хэйлунцзянской провинціи, гдѣ занимаетъ до 3% посѣвной площади, въ Гиринской—до 1%. Сюда же китайскіе статистическіе отчеты относятъ и *пайцзу*—сортъ просянки (Panicum frument taceum), пшено изъ которой носитъ названіе пайцза-ми.

Гаолянъ (гао-шу) является чисто-національнымъ китайскимъ растеніемъ и на-ряду съ гуцзой и шуцзой играетъ большую роль въ натуральномъ хозяйствѣ китайскаго крестьянина благодаря своимъ универсальнымъ качествамъ и приспособленности къ засухамъ. Въ Хэйлунцзянской провинціи посѣвы гаоляна занимаютъ до 10—12% полей, въ Гиринской—до 15—17%. Очищенныя зерна гаоляна идутъ—въ пищу въ видѣ каши, незатѣйливо приготовляемой; неочищенныя—въ пищу скоту и птицѣ. Стебли гаоляна, достигающіе иногда высоты 12 футовъ, расходуются на устройство крышъ, заборовъ, амбаровъ, сараевъ, идутъ также на топливо. Корни гаоляна весной выкорчевываются и также идутъ на топливо. Кромѣ того, изъ стеблей этого растенія выдѣлываются цыновки, весьма нужныя въ хозяйствѣ, а изъ метелокъ дѣлаются вѣники. Огромнѣйшее примѣненіе имѣетъ, затѣмъ, гаолянъ при производствѣ ханшина и даже русской водки. Въ общемъ, въ Сѣверной Маньчжуріи разводится до 40 разновидностей гаоляна, изъ которыхъ одна идетъ преимущественно на изготовленіе зерна, другая—на крупу, третья—на выкурку ханшина и т. д. Одна изъ этихъ разновидностей, имѣющая клейкія зерна, служитъ для приготовленія сластей и напитковъ.

Кукуруза (бао-эръ-ми), общеизвѣстное растеніе, разводится въ С. Маньчжуріи преимущественно желтая, и рѣже—бѣлая и красная. Въ Хэйлунцзянской провинціи она занимаетъ около 10% посѣвной площади, въ Гиринской—около 7%. Она, какъ и гаолянъ, является однимъ изъ главныхъ мѣстныхъ продовольственныхъ продуктовъ, идетъ въ пищу въ видѣ крупы и муки, въ частности, какъ необходимая примѣсь къ бобовой мукѣ, а также служитъ для приготовленія ханшина. Стебли, корни и пустыя головки кукурузы утилизируются, какъ топливо. Зерно кукурузы въ разваренномъ видѣ, а также стебли ея, въ видѣ сѣчки, идутъ иногда на кормъ скоту. Кукуруза даетъ въ С. Маньчжуріи хорошіе урожаи на свѣжихъ земляхъ.

Ячмень (да-май), культивируемый въ С. Маньчжуріи, идетъ, главнымъ образомъ, для приготовленія изъ него муки, изъ которой выдѣлываются разныя печенья; употребляется онъ и для выкурки ханшина. Въ восточной части страны ячмень въ большомъ ходу у корейцевъ, у которыхъ онъ является привычнымъ хлѣбнымъ злакомъ. Въ Хэйлунцзянской провинціи ячмень занимаетъ около 9% полей, въ Гиринской, около 5%. Качество мѣстнаго ячменя въ общемъ не высоко.

Овесъ (линъ-данъ-май) разводится въ Сѣверной Маньчжуріи, главнымъ образомъ, по тракту Цицикаръ—Благовѣщенскъ, по низовьямъ Сунгари и въ восточной части Гиринской провинціи. Сами китайцы мало пользуются имъ для корма лошадей, и большая часть его идетъ на вывозъ въ Амурскую, Приморскую и Забайкальскую области Сибири. Маньчжурскій овесъ, по сравненію съ овсомъ Уссурійскаго края, имѣетъ болѣе крупное зерно, и періодъ созрѣванія его является болѣе продолжительнымъ. Посѣвы овса распространены гораздо менѣе ячменя и за послѣднее время сократились, при чемъ и качество овса ухудшилось.

Гречиха (цяо-май) сѣется въ краѣ въ небольшомъ количествѣ (2,5% полей въ Хэйлунцзянской и около 1,5—2%—въ Гиринской), она также преимущественно перемалывается на муку и идетъ на изготовленіе вермишели. Сѣется она довольно поздно, почему въ засушливыя весны вмѣстѣ съ цзицзой служитъ для пересѣва болѣе раннихъ хлѣбовъ, главнымъ образомъ,—пшеницы.

Рисъ (цзинъ-цза) въ Сѣверной Маньчжуріи разводится преимущественно суходольный, главнымъ образомъ, на возвышенныхъ мѣстахъ, въ особенности тамъ, гдѣ близки подпочвенныя воды. Посѣвы его встрѣчаются по долинамъ рѣчекъ Ашихэ, Лалинхэ, Итунхэ и др.

Водяной рисъ стали разводить въ Сѣверной Маньчжуріи сравнительно недавно. Въ полосѣ, прилегающей къ восточной вѣтви Китайской Восточной желѣзной дороги, распространителями культуры водяного риса являются преимуществено корейцы. Здѣсь посѣвы этого риса небольшими участками встрѣчаются въ районѣ уѣзда Му-линъ, гдѣ для орошенія полей пользуются небольшими горными рѣчками. Китайцы сѣютъ рисъ одновременно съ пшеницею и собираютъ въ концѣ августа или началѣ сентября. Въ Хэйлунцзянской провинціи посѣвовъ риса наберется не болѣе 5—6 тыс. шанъ (0,2% посѣвной площади). Въ Гиринской онъ занимаетъ нѣсколько десятковъ тысячъ шанъ (около 1,5%). Послѣдніе годы отмѣчены увеличеніемъ посѣвовъ риса.

Кунжутъ (чжи-ма) разводится въ небольшомъ количествѣ (0,1—0,2% посѣвовъ) въ обѣихъ провинціяхъ. Изъ него иногда добывается масло, употребляемое преимущественно при выдѣлкѣ разныхъ кондитерскихъ издѣлій, большею же частью сѣмена идутъ на сласти. Отдѣльное поле засѣваютъ кунжутомъ рѣдко, а сѣютъ его въ большинствѣ случаевъ на одномъ полѣ съ арбузами. Кунжутовые жмыхи идутъ на кормъ скоту.

Суцза, разводимое въ небольшихъ размѣрахъ масляничное растеніе, употребляется для производства масла, которое на рынкѣ извѣстно подъ названіемъ «су-ю».

Кромѣ указанныхъ продовольственныхъ и кормовыхъ растеній, китайцы разводятъ въ Сѣверной Маньчжуріи рядъ техническихъ и огородныхъ растеній. Къ техническимъ растеніямъ здѣсь принадлежатъ конопля, табакъ, свекловица и красильная гречиха (индиго).

Культивируется два сорта *конопли*: изъ нихъ одинъ для зерна и волокна, другой спеціально для волокна. Послѣдній сортъ по-китайски называется цинъ-ма (маньчжурскій джутъ). Сѣютъ коноплю, большею частью, вдоль дорогъ, чтобы защищать другіе хлѣба отъ потравы проходящими по дорогѣ обозами. Конопляное масло (мало похожее на русское) идетъ, главнымъ, образомъ, на смазку машинъ, на приготовленіе красокъ, а жмыхи—на кормъ свиньямъ и на топливо. Цинъ-ма снимается съ поля въ концѣ іюля, отмачивается и сушится и затѣмъ идетъ на изготовленіе веревокъ, цыновокъ, хомутовъ, подпругъ, а также тонкой бичевки для увязки покупокъ въ магазинахъ. Веревка изъ цинъ-мы дѣлается болѣе низкаго качества, чѣмъ изъ конопли первой разновидности. Подъ коноплей занято около 0,5% посѣвной площади въ Хэйлунцзянской провинціи и немного болѣе 1% въ Гиринской.

Табакъ (янь) ввезенъ въ Маньчжурію съ Манильскихъ острововъ черезъ Японію и Корею. Разводится онъ повсемѣстно, особенно на новинахъ, поднятыхъ въ горахъ, гдѣ онъ даетъ хорошіе урожаи. Лучшимъ табакомъ считается нань-ху-тоускій, произрастающій въ районѣ озера Нань-ху-тоу, которое расположено къ востоку отъ дороги изъ Нингуты въ Омосянь и Гиринъ. Извѣстенъ въ Сѣверной Маньчжуріи также табакъ, разводимый въ районѣ города Ашихэ. Самые лучшіе сорта табаку произрастаютъ на вновь расчищенныхъ земляхъ безъ всякаго удобренія; разводимый же на удобренной землѣ табакъ нерѣдко теряетъ свои высокія качества. Табакокуреніе въ Маньчжуріи весьма широко распространено, и потому собираемый здѣсь табакъ идетъ преимущественно на мѣстныя нужды. Опыты показали, что въ Сѣверной Маньчжуріи могутъ хорошо родиться американскіе и турецкіе табаки. Въ Хэйлунцзянской провинціи подъ табакомъ занято 0,3—0,4% полей, въ Гиринской—свыше 1%.

Разведеніе *сахарной свекловицы* въ краѣ является дѣломъ сравнительно новымъ и обязано своимъ существованіемъ устройству свеклосахарнаго завода возлѣ ст. Ашихэ. Свекловицы сравнительно много разводится въ Ачэнсянскомъ и Чжаочжоусянскомъ районахъ. Культура ея носитъ пока еще примитивный характеръ. Хорошіе результаты дали опыты посадки ея въ окрестностяхъ стт. Маньгоу и Дуйциньшань, хуже у Цицикара. Можно ожидать благопріятныхъ результатовъ въ мѣстностяхъ за ст. Ханьдаохэцзы, гдѣ весна наступаетъ раньше, чѣмъ въ Западной Маньчжуріи. Въ то время, какъ въ Европейской Россіи вегетаціонный періодъ для свекловицы продолжается 7 мѣсяцевъ, потеря сахара при обработкѣ исчисляется въ 2½%, а свекла содержитъ 15—18%% сахара,—въ Маньчжуріи при 5-мѣсячной культурѣ свеклы, при потерѣ 3½—4% сахара при обработкѣ и при 10—15% содержанія его,—сахарное производство все же можно считать выгоднымъ и имѣющимъ будущность.

Красильная гречиха (лянь-дянь—индиго) въ соку своихъ стеблей содержитъ много красящаго синяго вещества. Для полученія синей краски въ извѣстное время стебли этой гречихи срѣзаются возможно ближе къ корню; срѣзанные стебли безъ всякой очистки кладутъ въ большіе глиняные сосуды съ водой, куда наваливаютъ сверху тяжелые камни, и затѣмъ оставляютъ въ такомъ видѣ въ теченіе 1½—2 сутокъ: послѣ этого выжатая красильная гречиха вынимается, а въ воду, принявшую зеленый цвѣтъ, бросаютъ куски негашеной извести, отчего вода принимаетъ густо-синій цвѣтъ; затѣмъ водѣ даютъ отстояться. Такой способъ примѣняется при незначительномъ производствѣ краски. При болѣе широкомъ производствѣ устраиваются особые каменные резервуары. Окрашиваніе матерій производится въ красильныхъ заведеніяхъ. Разводится лянь-дянь въ небольшихъ количествахъ. Вообще ея культура за послѣдніе годы потеряла серьезное значеніе съ распространеніемъ привозныхъ цвѣтныхъ тканей.

Огородныя культуры. По существу однимъ изъ составныхъ элементовъ плодоперемѣнной системы полеводства въ Сѣверной Маньчжуріи являются и огородныя растенія. Огородничество—древнее національное занятіе китайцевъ. Естественно, что и здѣсь оно сразу стало на прочную ногу, найдя обезпеченный сбытъ своимъ продуктамъ въ городахъ и вдоль линіи желѣзной дороги. Въ Гиринской провинціи подъ огородами занято до 4% земледѣльческой площади, въ Хэйлунцзянской даже нѣсколько больше—до 5%. Изъ огородныхъ и бахчевыхъ растеній воздѣлываютъ картофель, рѣдьку, китайскую капусту, китайскую лиственную горчицу, стручковый перецъ, баклажаны, лукъ, кочанную капусту, томаты, огурцы, морковь, свеклу, арбузы, дыни, тыквы и т. п. Вообще мѣстное огородничество имѣетъ большее экономическое значеніе въ строѣ мѣстнаго земледѣльческаго хозяйства, чѣмъ это можетъ показаться на первый взглядъ. Здѣсь съ особенной силой сказалось умѣніе китайцевъ при примитивныхъ средствахъ получать съ маленькой площади наибольшее количество овощей для собственнаго потребленія и для продажи, при чемъ это достигается преимущественно огромной затратой ручного труда на обильное удобреніе и тщательный уходъ *).

Макосѣяніе. Чтобы закончить этотъ бѣглый обзоръ земледѣльческихъ растеній Сѣверной Маньчжуріи, необходимо упомянуть о макѣ (инъ-су, инъ-сюй). Онъ культивировался въ Маньчжуріи издавна и ранѣе занималъ довольно большія площади по горамъ Гиринской провинціи и по долинѣ р. Сунгари. Послѣ приказа Пекинскаго правительства о запрещеніи посѣвовъ мака, культура его сначала сократилась, но за послѣдніе годы снова возросла, сосредоточившись, главнымъ образомъ, въ глухихъ углахъ уѣздовъ Му-линъ, Ми-шань, Дунъ-нинъ и сосѣднихъ. Однако, по понятнымъ причинамъ, учесть размѣръ маковыхъ посѣвовъ невозможно даже приблизительно. Культура его, позволяющая получать съ десятины отъ 20 до 60 фунтовъ опіума, при теперешнихъ цѣнахъ является чрезвычайно выгодной, но, вмѣстѣ, крайне тяжелой и разрушительной для мѣстнаго хозяйства въ цѣломъ. Причина та, что посѣвы мака привлекаютъ значительныя массы хунхузовъ, а за ними и карательныя правительственныя войска. Грабежи хунхузовъ и вооруженныя столкновенія ихъ съ карательными отрядами тяжело отражаются на благосостояніи земледѣльцевъ. Какимъ образомъ, несмотря на все это, посѣвы мака оказываются выгодными, поясняетъ слѣдующій расчетъ, относящійся къ 1921 году къ району станціи Сяосуйфынъ, которая является центромъ макосѣянія (въ ея районѣ въ 1921 г. было засѣяно макомъ нѣсколько тысячъ шанъ). Съ одного шана получаютъ здѣсь 30—40 цзинь опія по 25—30 долларовъ, всего на сумму до 1,000 долларовъ. Если половину его возьмутъ хунхузы, а изъ оставшагося еще половину конфискуютъ власти, то и тогда посѣвщику одинъ шанъ мака дастъ 250 долларовъ, т.-е. доходъ, въ нѣсколько разъ превышающій прибыль отъ самой выгодной изъ остальныхъ легальныхъ культуръ. Благодаря всему этому макъ, несмотря на дѣйствующее формально запрещеніе, за послѣдніе годы началъ снова культивироваться почти открыто у самой полосы отчужденія.

---

*) Болѣе подробное описаніе пріемовъ мѣстнаго огородничества—см. въ брошюрѣ Б. В. Скворцова: «Къ изученію китайскаго огородничества въ Сѣверной Маньчжуріи», часть I, Харбинъ, 1920 г.

Сѣнокошеніе. Попутно упомянемъ еще объ одной отрасли полевого хозяйства—сѣнокошеніи, хотя оно здѣсь почти совершенно не наблюдается у рядовыхъ китайскихъ крестьянъ. Послѣдніе употребляютъ сѣно лишь на топливо, изготовленіе кирпича, обдѣлку крышъ и т. п. Кормовыми средствами для рабочихъ животныхъ у нихъ служитъ, кромѣ зерна, рѣзаная солома гупзы, шупзы, кукурузы, гаоляна и разныхъ видовъ бобовыхъ. Поэтому сѣнокошеніемъ занимаются лишь съ торговой цѣлью, при чемъ рынками сбыта являются крупные центры полосы отчужденія (главнымъ образомъ—Харбинъ) и отчасти Забайкалье. Сѣнными районами въ Сѣверной Маньчжуріи являются долины рр. Сунгари, Нонни и Ашихэ и районъ Западной линіи (уѣзды Ланьси, Чжао-чжоу, Чжао-дунъ и даже Барга).

На мѣстныхъ рынкахъ можно видѣть слѣдующіе главные сорта сѣна.

1. Крупное чистое сѣно изъ вѣйника, все состоящее изъ однообразныхъ высокихъ стеблей съ сѣрымъ колосомъ; сѣно это считается грубымъ и идетъ лишь на кормъ лошадямъ.

2. Низкое сѣно изъ вѣйника съ примѣсью другихъ травянистыхъ растеній.

3. Разнотравное сѣно изъ вѣйника и другихъ низкихъ злаковъ, большого количества кривохлебки, низкой полыни, полевого горошка, лапчатки, астръ и другихъ сложноцвѣтныхъ; должно считаться однимъ изъ лучшихъ; идетъ на кормъ коровамъ.

4. Сѣно съ большой примѣсью дикой сои является наиболѣе цѣннымъ сортомъ; идетъ также на кормъ коровамъ.

Сѣнокошеніе производится, главнымъ образомъ, на свободныхъ казенныхъ земляхъ, частью на частновладѣльческихъ. На высокихъ и сухихъ мѣстахъ по холмамъ, дающимъ грубое сѣно, косятъ его одинъ разъ, на низкихъ—иногда и два раза (вторично—въ концѣ августа и началѣ сентября). Сѣнокошеніемъ заняты преимущественно китайцы. Къ востоку отъ Хайлара крупнымъ сѣнокошеніемъ (конными сѣнокосилками) занимались также русскіе предприниматели. По р. Аргуни, на китайской сторонѣ ея, заготовкою сѣна въ обширныхъ размѣрахъ занимаются русскіе казаки, выѣзжающіе сюда изъ пограничныхъ станицъ. Наконецъ, нѣкоторое развитіе сѣнокошеніе получило по тракту Цицикаръ—Айхунь, гдѣ оно вызвано къ жизни потребностями гужевого движенія.

Посѣвная площадь.

Въ отношеніи учета посѣвныхъ площадей офиціальная китайская статистика грѣшитъ не менѣе, чѣмъ при учетѣ населенія. Разница только та, что населеніе въ большей степени не доучитывается въ Хэйлунцзянской провинціи, посѣвныя площади, наоборотъ,—въ Гиринской. Объясняется это, повидимому, условіями колонизаціи. Колонизаціонные и межевые органы (особенно существовавшее съ 1914 по 1919 гг. Главное межевое и колонизаціонное управленіе Хэйлунцзянской провинціи) имѣли возможность, хотя бы не совсѣмъ точно, учесть колонизаціонный фондъ и посѣвную площадь. Въ районахъ же стараго заселенія значительная часть землевладѣнія совершенно не измѣрялась, почему регистрація посѣвовъ здѣсь неизбѣжно страдаетъ еще большимъ преуменьшеніемъ.

Это обстоятельство вынудило и здѣсь прибѣгнуть къ тщательной ревизіи офиціальныхъ данныхъ о посѣвныхъ площадяхъ, матеріаломъ для чего послужили какъ всевозможные и офиціальные, и иные источники, такъ и результаты вышеупомянутаго обслѣдованія, произведеннаго Экономическимъ Бюро. Пересмотру были подвергнуты данныя по всѣмъ 46 уѣздамъ обѣихъ провинцій, тяготѣющимъ къ К. В. ж. д.

Въ результатѣ выяснилось, что земледѣльческая территорія, тяготѣющая къ К. В. ж. д., имѣетъ для 1921 года слѣдующую посѣвную площадь:

I.	Цицикарскій районъ	530 тыс. шанъ	= 353 тыс. дес.
II.	Аньдинскій »	2.460 » »	= 1.640 » »
III.	Харбинскій »	1.350 » »	= 900 » »
IV.	Нижне-Сунгарійскій районъ	1.190 » »	= 793 » »
V.	Бодунэскій районъ	1.110 » »	= 740 » »
VI.	Южный »	1.960 » »	= 1.307 » »
VII.	Восточный »	770 » »	= 515 » »
	Всего по 46 уѣздамъ	9.370 тыс. шанъ	= 6.248 тыс. дес.

Изъ нихъ къ Западной линіи тяготѣетъ около 2.000 тыс. десятинъ, или 32%, къ Харбинскому узлу около 1.700 тыс. дес. (27%), къ Южной линіи болѣе 3.000 тыс. дес. (33%) и къ Восточной 515 тыс. дес. (около 8%). На 28 уѣздовъ Хэйлунцзянской провинціи приходится около 3.530 тыс. десят. (56%), при чемъ данная площадь и составляетъ почти весь посѣвный фондъ этой провинціи, такъ какъ въ остальныхъ ея уѣздахъ не наберется и 50 тыс. дес. посѣва. На 18 уѣздовъ Гиринской провинціи падаетъ свыше 2.700 тыс. десятинъ (44%) или, приблизительно,—до 70% всей посѣвной площади этой провинціи. Такимъ образомъ, посѣвную площадь обѣихъ провинцій въ 1921 году можно опредѣлить круглой цифрой 7,5 милліоновъ десятинъ.

По отношенію къ общему пространству этихъ районовъ, посѣвная площадь занимаетъ:

Въ Цицикарскомъ районѣ	2%
» Аньдинскомъ »	23%
» Харбинскомъ »	33%
» Нижне-Сунгар. »	10%
» Бодунэскомъ »	20%
» Южномъ »	55%
» Восточномъ »	11%
По всѣмъ районамъ	14%
Въ томъ числѣ, по 28 уѣздамъ Хэйлунцзянской провинціи	10%
и по 18 уѣздамъ Гиринской	23%

Въ общемъ интенсивность использованія территоріи подъ посѣвы прямо пропорціональна давности заселенія ихъ и возрастаетъ съ юга по направленію къ сѣверу (Харбинскій районъ) и затѣмъ къ западу (Аньдинскій районъ). На югѣ запахано уже около 55% территоріи и дальнѣйшее расширеніе посѣвовъ въ сколько-нибудь значительныхъ размѣрахъ здѣсь невозможно. Въ Харбинскомъ районѣ полями занято свыше 30%; здѣсь не распаханныя пространства имѣются еще по сѣвернымъ окраинамъ района, но не въ очень большихъ количествахъ. Въ Аньдинскомъ районѣ засѣвается около ¼ территоріи; повидимому, здѣсь могутъ быть использованы еще большія пространства, хотя значительная часть пустующихъ земель по качеству не слишкомъ высока. Бодунэскій районъ со средней запаханностью въ 20% имѣетъ двойственный характеръ: восточная его часть (уѣзды Фу-юй, Да-лай) использована весьма значительно, на западѣ же имѣются еще огромныя пространства свободной земли. Наконецъ, всѣ остальные районы использованы весьма слабо (около 10%), за исключеніемъ уѣзда А-чень-сяня (Ашихэ) по Восточной линіи, гдѣ запахано около 55% территоріи. (См. діаграмму № 6).

По отношенію къ населенію *) посѣвная площадь распредѣляется такъ:

На 1 душу обоего пола приходится посѣва:

	Шанъ.	Десятинъ.
I. Цицикарскій районъ	1,22	0,81
II. Аньдинскій »	1,46	0,97
III. Харбинскій »	0,88	0,59
IV. Нижне-Сунгарійскій районъ	1,13	0,75
V. Бодунэскій районъ	1,31	0,87
VI. Южный »	0,97	0,64
VII. Восточный »	1,19	0,80
По всѣмъ районамъ	1,14	0,76
Въ томъ числѣ: по 28 уѣздамъ Хэйлунцзянской провинціи	1,34	0,90
по 18 уѣздамъ Гиринской провинціи	0,96	0,64

Наибольшая обезпеченность населенія посѣвами наблюдается въ Аньдинскомъ районѣ, гдѣ на душу приходится почти 1 десятина посѣвной площади. Среднее мѣсто занимаетъ Бодунэскій, Восточный, Цицикарскій и Нижне-Сунгарійскій районы (отъ 0,75 до 0,87 дес. на душу). По существу такой же характеръ носитъ и Харбинскій районъ, если изъ него выключить уѣздъ Биньцзянъ съ мелкимъ огороднымъ хозяйствомъ и многолюднымъ Фуцзядянемъ. Южные уѣзды отличаются наибольшей земельной тѣснотой: здѣсь на душу въ среднемъ приходится менѣе 0,7 десятины

---

*) Не считая населенія полосы отчужденія.

Въ ряду своихъ сосѣдей Сѣверная Маньчжурія по обезпеченности посѣвной площадью занимаетъ среднее мѣсто между русскимъ Дальнимъ Востокомъ (1,10 дес. на душу) и Южной Маньчжуріей и Кореей (0,28—0,35 и 0,23 дес. на душу). Но, принявъ во вниманіе урожайность сѣверо-маньчжурскихъ полей, нельзя сомнѣваться, что населеніе здѣсь получаетъ больше продуктовъ полеводства, чѣмъ въ сосѣднихъ районахъ.

О распредѣленіи посѣвной площади по размѣрамъ хозяйства можетъ дать представленіе слѣдующая таблица, составленная по китайскимъ статистическимъ даннымъ (главнымъ образомъ, по Сборнику Министерства Земледѣлія и Торговли за 1917 годъ).

РАЙОНЫ.	Число сельскихъ хозяйствъ.	Изъ нихъ сѣющихъ (въ %%).			Среднее колич. посѣва на 1 хозяйство въ 1921 г.	
		До 3 шанъ (2 дес.).	Отъ 3 до 10 шанъ (2—6,7 д.).	Свыше 10 шанъ (6,7 дес.).	Шанъ.	Десятинъ.
I. Цицикарскій	51.790	27,3	46,3	26,4	10,2	6,8
II. Аньдинскій	200.000	5,6	33,0	61,4	12,3	8,2
III. Харбинскій	150.760	29,7	43,7	26,6	9,0	6,0
IV. Н.-Сунгарійскій	122.253	23,1	33,6	43,3	9,7	6,5
V. Бодунэскій	110.207	35,4	30,3	34,3	10,1	6,7
VI. Южный	222.658	38,4	47,7	13,9	8,8	5,9
VII. Восточный	78.353	24,8	55,3	19,9	9,8	6,6
По всѣмъ районамъ	936.031	25,4	40,3	34,3	10,0	6,7
Въ томъ числѣ:						
По 28 уѣздамъ Хэйлунцзянской провинціи	471.480	17,2	38,9	43,9	11,2	7,5
По 18 уѣздамъ Гиринской провинціи	464.551	34,0	41,7	24,3	8,8	5,9

Даже послѣ бѣглаго просмотра этой таблицы приходится по отношенію Сѣверной Маньчжуріи отказаться отъ того поверхностнаго свойственнаго иностранцамъ взгляда на хозяйство Китая, по которому оно представляется огромной мало дифференцированной однородной массой. Не только въ торговлѣ, но и въ земледѣліи оно носитъ ярко выраженный контрастный характеръ. По отношенію къ нему терминъ *«среднее хозяйство»* является почти лишь ариѳметическимъ понятіемъ. На большей части описываемой территоріи строеніе земледѣльческаго китайскаго хозяйства гораздо сложнѣе, чѣмъ, напримѣръ, крестьянскаго русскаго. Въ ущербъ центру—«среднему хозяйству»—здѣсь сильно развиты фланги: съ одной стороны малопосѣвныхъ бѣдняковъ, очевидно принадлежащихъ преимущественно къ категоріи арендаторовъ, и съ другой—крупныхъ посѣвщиковъ-собственниковъ, въ числѣ которыхъ встрѣчается немало лицъ, засѣвающихъ десятки и даже сотни шанъ. *Они-то и являются главными поставщиками экспортнаго хлѣба.* Малопосѣвная же бѣднота представляетъ для нихъ источникъ рабочей силы, въ которой такъ нуждаются крупныя хозяйства въ горячую пору.

Наиболѣе «рыночный» характеръ имѣетъ земледѣльческое хозяйство Аньдинскаго района. Здѣсь слой карликовыхъ посѣвщиковъ (до 2 дес.) очень незначителенъ (менѣе 6%) и рѣшительное большинство принадлежитъ сравнительно крупнымъ хозяйствамъ. Прямо обратную картину представляетъ районъ Южной линіи, гдѣ свыше 86% хозяйствъ сѣетъ менѣе 10 шанъ (6,7 дес.) и, слѣдовательно, въ очень слабой степени участвуетъ въ производствѣ хлѣбовъ на рынокъ. Особенной контрастностью отличается строй земледѣльческаго хозяйства въ Бодунэскомъ и отчасти въ Н.-Сунгарійскомъ районахъ: здѣсь сильнѣе развиты крайніе (малопосѣвные и многопосѣвные) слои въ ущербъ среднимъ. Средніе слои занимаютъ преобладающее мѣсто въ районахъ Цицикарскомъ, Харбинскомъ и Восточномъ.

Пропорція культуръ и сѣвооборотъ.

Данныя китайской статистики о пропорціи культуръ, т.-е. о размѣрахъ посѣва каждаго отдѣльнаго растенія, страдаютъ тѣми же дефектами, что и данныя о населеніи и общей посѣвной площади. Большею частью они составляются въ уѣздныхъ центрахъ по приблизительному расчету, основанному на субъективныхъ впечатлѣніяхъ авторовъ (въ большинствѣ членовъ правленій мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ или коммерческихъ обществъ). Поэтому они отличаются крайней разнокачественностью, пестрятъ очевидными противорѣчіями и по отношенію къ отдѣльнымъ уѣздамъ часто не выдерживаютъ даже поверхностной критики. Ими неясно рисуются измѣненія состава посѣвовъ какъ въ пространствѣ, такъ и во времени. Вообще они пригодны лишь для очень приблизительныхъ прикидокъ по сравнительно большимъ территоріямъ.

Между прочимъ, есть основанія думать, что этими данными сильно преувеличивается роль товарныхъ хлѣбовъ (бобовъ и пшеницы). Это понятно. Авторы разсматриваемыхъ данныхъ, живущіе въ уѣздныхъ торговыхъ центрахъ, при всемъ желаніи не могутъ, хотя бы отчасти, не руководствоваться при этомъ тѣми впечатлѣніями, какія имъ даетъ *товарное поступленіе* хлѣбовъ. А такъ какъ на продажу идутъ, главнымъ образомъ, бобы и пшеница, то, естественно, въ глазахъ горожанъ ихъ посѣвы будутъ относительно преувеличены. Это необходимо имѣть въ виду при разсмотрѣніи нижеприводимыхъ данныхъ.

Имѣющіяся въ нашемъ распоряженіи данныя за послѣдніе годы о составѣ культуръ по уѣздамъ, тяготѣющимъ къ Кит. Вост. жел. дор., представлены въ слѣдующей таблицѣ.

Территоріи.	Источники свѣдѣній.	Годы.	На каждые 100 шанъ (десятинъ) посѣвной площади было засѣяно											
			Рыночными хлѣбами						Китайскими продовольственными хлѣбами.				Прочими культурами.	ВСЕГО.
			Зерновыми.				Бобовыми.	Итого.	Гуцзой, шуцзой и цзицзой.	Гаоляномъ.	Кукурузой.	Итого.		
			Пшеницей.	Ячменемъ и овсомъ.	Прочими.	Итого.								
Хэйлунцзянская провинція.	П. Н. Меньшиковъ . .	1914	19,0	8,6	1,9	29,5	19,6	49,1	28,5	5,3	5,3	44,0	6,9	100
	Сборн. Мин. Земл. и Торг.	1917	17,6	8,1	6,0	31,7	22,8	54,5	18,5	10,4	10,4	38,4	7,1	100
	Мѣстн. офиц. данныя . . .	1919	17,9	9,6	2,4	29,9	22,8	52,7	19,6	11,7	9,0	40,3	7,0	100
Гиринская провинція.	П. Н. Меньшиковъ . .	1914	16,3	4,2	1,5	22,0	25,5	47,5	24,5	16,2	6,5	47,2	5,3	100
	Сборн. Мин. Земл. и Торг.	1917	14,8	4,8	3,6	23,2	30,7	53,9	15,7	15,7	7,2	38,6	7,5	100
	Мѣстн. офиц. данныя . .	1919	15,1	3,6	2,3	21,0	31,4	52,4	17,8	13,3	6,1	37,5	10,1	100
Уѣзды: Цинъганъ, Бай-цюань, Хай-лунъ и Ванъкуй Хэйлун. пр.	П. Н. Меньшиковъ . .	1914	23,2	11,6	1,1	35,9	18,2	54,1	31,5	3,3	5,3	40,1	5,8	100
	Анкета Экономич. Бюро	1920	26,2	2,5	1,7	30,4	31,3	61,7	16,9	11,7	7,3	35,9	2,4	100
		1921	28,2	2,3	1,5	32,0	31,5	63,5	16,2	9,9	7,4	33.5	3,0	100

Какъ показываютъ вышеприведенныя цифры, китайскій земледѣлецъ Сѣверной Маньчжуріи, въ среднемъ, приблизительно половину своихъ полей засѣваетъ рыночными*) хлѣбами (пшеницей, ячменемъ, овсомъ, гречихой и бобами), а другую половину отводитъ подъ растенія, имѣющія преимущественно продовольственный (гуцза, шуцза, цзицза, гаолянъ, кукуруза, рисъ, овощи) и техническій (конопля, табакъ и т. п.) характеръ. На сѣверѣ на первой («рыночной») половинѣ поля преобладаютъ пшеница и ячмень, на югѣ—бобы; вторая («продовольственная») половина поля тоже не однородна: на югѣ здѣсь больше засѣвается гаоляна, на сѣверѣ—остальныхъ растеній. Составъ посѣвовъ во времени измѣняется въ сторону постепеннаго относительнаго роста культуры рыночныхъ хлѣбовъ. Изъ послѣднихъ исключеніе представляютъ ячмень и овесъ, воздѣлываніе которыхъ, вызывавшееся ранѣе спросомъ со стороны русскихъ воинскихъ частей, теперь сократилось.

---

*) Это не значитъ, конечно, что эти хлѣба идутъ исключительно на продажу, все равно, какъ и гуцза, гаолянъ и кукуруза не потребляются цѣликомъ внутри хозяйства. Этими терминами опредѣляется лишь преимущественная роль хлѣбовъ.

Какъ уже сказано, цифры вышеприведенной таблицы не могутъ дать достаточно тонкаго и отчетливаго рисунка. Нѣкоторое исключеніе представляетъ послѣдній раздѣлъ ея, гдѣ приводятся данныя о посѣвахъ по четыремъ уѣздамъ Аньдинскаго района, являющимся типичными представителями территоріи, работающей преимущественно на рынокъ. Уже 7 лѣтъ назадъ рыночные хлѣба занимали тамъ 54,1% полей. За эти годы ихъ роль сильно возросла. Въ 1920 году подъ ними находилось 61,7% посѣвной площади, а въ 1921 году уже 63,5%. Увеличеніе посѣвовъ бобовъ и пшеницы шло за счетъ ячменя, овса, гуцзы, шуцзы и цзицзы, такъ какъ воздѣлываніе гаоляна и кукурузы даже нѣсколько возросло.

Таковы выводы, къ которымъ приводитъ разсмотрѣніе китайскихъ данныхъ. Но, какъ мы уже сказали, роль пшеницы и бобовъ ими преувеличивается.

Матеріалы экономическаго обслѣдованія позволяютъ установить болѣе точныя соотношенія посѣвовъ.

По этимъ матеріаламъ въ 1921 году распредѣленіе культуръ представлялось въ слѣдующемъ видѣ (см. діаграммы №№ 7 и 8):

Районы.	Было подъ всѣми хлѣбами въ 1921 г. тысячъ шанъ.	Изъ нихъ было занято.							
		Рыночными хлѣбами.						Остальными	
		Пшеницей.		Бобами.		Всего.			
		Тысячъ шанъ.	въ %%	Тысячъ шанъ.	въ %%	Тысячъ шанъ.	въ %%	Тысячъ шанъ.	въ %%
I. Цицикарскій	530	80	15	110	20	190	35	340	65
II. Аньдинскій	2,460	490	20	615	25	1,105	45	1,355	55
III. Харбинскій	1,350	285	21	350	25	635	46	715	54
IV. Нижне-Сунгарійскій	1,190	150	12	240	20	390	32	800	68
V. Бодунэскій	1,110	105	10	280	25	385	35	725	65
VI. Южный	1,960	100	5	600	30	700	35	1,260	65
VII. Восточный	770	115	15	160	20	275	35	495	65
	9,370	1,325	14	2,355	25	3,680	39	5,690	61

Такимъ образомъ, на описываемой территоріи въ 1921 г. было занято пшеницей около 900 тыс. десятинъ, или 14% посѣвной площади и подъ бобами около 1.600 тыс. десятинъ—25%. Если прибавить сюда ячмень и овесъ, то и тогда площадь подъ рыночными хлѣбами будетъ менѣе 45% всѣхъ полей.

Роль этихъ хлѣбовъ въ отдѣльныхъ районахъ далеко не одинакова. Въ то время, какъ въ Аньдинскомъ и Харбинскомъ вмѣстѣ онѣ занимаютъ почти половину посѣвовъ (а съ ячменемъ и овсомъ даже больше), въ Южномъ районѣ ихъ посѣвы составляютъ только 35%. Сильно колеблется и взаимное соотношеніе посѣвовъ бобовъ и пшеницы.

Вообще, составъ посѣвовъ въ земледѣльческомъ хозяйствѣ Сѣверной Маньчжуріи представляетъ довольно измѣнчивое явленіе. Мелкія хозяйства стремятся къ культурѣ болѣе необходимыхъ и выгодныхъ для нихъ продовольственныхъ хлѣбовъ, сборъ которыхъ даже съ небольшой площади обезпечиваетъ ихъ несложныя потребности. Въ противоположность имъ, крупные посѣвщики должны прибѣгать къ посѣву хлѣбовъ для широкаго рынка, каковыми почти исключительно являются пшеница и бобы. У первыхъ до 75% полей, если не больше, занято продовольственнымъ посѣвомъ, у вторыхъ—наоборотъ.

Производители хлѣба въ Сѣверной Маньчжуріи обнаруживаютъ очень большую чуткость къ запросамъ рынка и быстро реагируютъ на всякое измѣненіе ситуаціи путемъ увеличенія посѣвовъ хлѣбовъ съ наивысшей въ данный моментъ въ данномъ мѣстѣ цѣной.

Впрочемъ, извѣстныя границы этимъ измѣненіямъ кладутся, съ одной стороны, потребностями продовольствія населенія и съ другой—условіями мѣстнаго сѣвооборота. Вѣковая привычка къ опредѣленному характеру быта и питанія будетъ вынуждать земледѣльческую массу отъ 40 до 50% посѣвной площади расходовать на воздѣлываніе гаоляна, кукурузы, просяныхъ, огородныхъ и техническихъ растеній. Плодоперемѣнная же система сѣвооборота, трудно замѣнимымъ звеномъ которой являются азотособиратели—бобовыя растенія, вынуждаетъ воздѣлывать ихъ въ размѣрѣ не менѣе 15—25% всѣхъ посѣвовъ. Такимъ образомъ, перемѣнной частью мѣстнаго сѣвооборота можно считать приблизительно лишь 25—40% посѣвовъ.

Отличительной чертой системы полеводства въ Сѣверной Маньчжуріи, по сравненію съ русской крестьянской практикой, является отсутствіе паровыхъ полей и тѣмъ болѣе залежей. Несмотря на сравнительный земельный просторъ, китайскій земледѣлецъ принесъ сюда привычку къ возможно полному использованію сельско-хозяйственной террриторіи. Пахотная площадь здѣсь равняется посѣвной. Съ проистекающимъ отсюда истощеніемъ полей земледѣлецъ борется примѣненіемъ удобренія (на старыхъ почвахъ) и раціональнымъ чередованіемъ культуръ.

Тысячелѣтній опытъ китайцевъ задолго до возникновенія научной агрономіи въ Европѣ убѣдилъ ихъ, что бобовыя растенія являются собирателями удобренія, злаки же—его потребителями. Кромѣ того, по мнѣнію китайцевъ, клубеньки бобовъ играютъ также роль особыхъ резервуаровъ, гдѣ скопляется влага, до извѣстной степени страхующая растеніе отъ засухи. Все это, въ связи съ общей неприхотливостью бобовъ, сдѣлали ихъ непремѣннымъ участникомъ мѣстнаго сѣвооборота.

Въ зависимости отъ количества высѣваемыхъ въ данной мѣстности бобовъ, сѣвооборотъ можетъ быть трехпольный, четырехпольный или пятипольный. На каждомъ полѣ одинъ годъ сѣются бобы, за которыми слѣдуютъ чередомъ другія растенія. Наиболѣе часто встрѣчается четырехгодичный плодосмѣнъ: 1 годъ бобы, 2—пшеница (ячмень, овесъ, гречиха), 3—гаолянъ (кукуруза), 4—гуцза (шуцза и т. п.). Пшеницу большею частью сѣютъ послѣ бобовъ, рѣже послѣ гаоляна или кукурузы, т.-е. крупныхъ глубокоукореняющихся растеній, истощающихъ болѣе глубокіе слои почвы.

Густота сѣва и урожайность.

При китайскихъ способахъ сѣва, сѣмянъ высѣвается вообще менѣе, чѣмъ на нашихъ крестьянскихъ поляхъ.

Наибольшій расходъ сѣмянъ вызываетъ культура риса, котораго сѣется въ среднемъ до 10, иногда и болѣе, пудовъ на десятину (7 пудовъ на 1 шанъ).

Пшеница занимаетъ второе мѣсто: высѣвъ ея колеблется отъ 4 до 6 (на сѣверѣ иногда и болѣе) пудовъ на десятину. Почти столько же высѣвается ячменя, еще менѣе овса и гречихи.

Бобовъ высѣвается отъ 3 до 5 пудовъ, кукурузы 1½—2 пуда, гаоляна, гуцзы, шуцзы и конопли до 1 пуда. Наименьшій высѣвъ (до 25—30 фунтовъ) наблюдается при посѣвахъ цзицзы, суцзы и особенно кунжута.

Урожайность мѣстныхъ хлѣбовъ при полномъ отсутствіи текущаго статистическаго наблюденія остается почти совершенно не изученной. Правда, офиціальныя китайскія инстанціи ежегодно получаютъ отъ мѣстныхъ властей, а Пекинское Министерство Земледѣлія и Торговли даже издаетъ—свѣдѣнія о посѣвной площади и сборѣ по каждому хлѣбу. Но, какъ это ни странно, сборъ при этомъ всегда исчисляется только числомъ объемныхъ мѣръ—даней. А такъ какъ размѣръ даней на пространствѣ обѣихъ провинцій крайне пестръ, колеблясь въ общемъ отъ 11 до 21 пуда, и, вдобавокъ, измѣняется во времени, то воспользоваться этими данными, если бы даже онѣ были близки къ истинѣ, представляется почти невозможнымъ.

Изслѣдованіе, произведенное Экономическимъ Бюро, позволяетъ думать, что величины *средняго сбора* для всего района вліянія К. В. ж. дороги могутъ быть опредѣлены въ такихъ размѣрахъ:

	Съ 1 шана.	Съ 1 десятины.
Бобы	55—60 пуд.	82—90 пуд.
Пшеница	45—50	68—75 »
Ячмень	около 50 »	82 »
Гречиха	» 35 »	52 »
Гаолянъ и кукуруза	50—55 »	75—82 »
Гуцза и шуцза	50 »	75 »
Цзицза	около 55 »	82 »
Суцза	» 35 »	52 »
Конопля (сѣмя)	35—40 »	52—60 »
» (пенька)	20—25 »	30—37 »
Кунжутъ	20—25 »	30—37 »
Табакъ	около 25 »	37 »
Красильная гречиха	» 30 »	45 »

Въ частности бобы лучшіе сборы даютъ въ Южномъ и Восточномъ районахъ, пшеница—въ Восточномъ и Нижне-Сунгарійскомъ. Вообще, въ районахъ старой колонизаціи, гдѣ регулярно примѣняется удобреніе и гдѣ, благодаря большему обезпеченію земледѣльческаго хозяйства рабочей силой, уходъ за хлѣбами поставленъ лучше,—тамъ урожаи, повидимому, нѣсколько выше. Во всякомъ случаѣ, опредѣляющіе урожай моменты будутъ до извѣстной степени различными на сѣверѣ и югѣ. Въ Хэйлунцзянской провинціи болѣе значительную роль играютъ факторы естественнаго характера: почва, климатъ; въ Гиринской же (главнымъ образомъ—въ Южномъ районѣ) ихъ значеніе умѣряется вліяніемъ соціальныхъ и экономическихъ условій мѣстнаго сельско-хозяйственнаго промысла: большей густотой населенія, болѣе высокими цѣнами и, слѣдовательно, большей интенсивностью полеводства.

Общій сборъ, потребленіе и избытки хлѣбовъ.

Если мы воспользуемся вышеприведенными данными о средней урожайности отдѣльныхъ хлѣбовъ и учтемъ при этомъ относительные размѣры ихъ посѣвовъ, то получимъ взвѣшенную величину средняго сбора *всѣхъ* хлѣбовъ въ 52—53 пуда съ шана (78—80 пудовъ съ десятины). Имѣя въ виду, что часть посѣвной площади занята техническими растеніями, цѣлесообразнѣе и осторожнѣе будетъ для большинства уѣздовъ уменьшить указанную величину до 50 пудовъ съ шана (75 пудовъ съ десятины) и принять средній урожай въ 55 пудовъ съ шана лишь для нѣкоторыхъ густо заселенныхъ уѣздовъ съ хорошими почвами и развитымъ удобреніемъ.

Руководствуясь этимъ, получаемъ слѣдующія величины общаго сбора хлѣбовъ при среднемъ урожаѣ и при настоящихъ размѣрахъ посѣвной площади:

	I Цицикарскій	II Аньдинскій	III Харбинскій	IV Н.-Сунгарійскій	V Бодунэскій	VI Южный	VII Восточный	По всѣмъ районамъ
Посѣвная площадь въ тысячахъ шанъ	530	2.460	1.350	1.190	1.110	1.960	770	9.370
Общій средній сборъ всѣхъ хлѣбовъ (въ милл. пудовъ) . . .	26,5	123,0	67,5	62,0	55,5	105,0	39,5	479,0
Въ томъ числѣ:								
Бобовъ	6,0	34,0	19,0	13,0	15,5	34,0	9,0	130,5
Пшеницы	3,5	23,0	13.0	7,0	5,0	5,0	5,5	62,0
Прочихъ	17,0	66,0	35,5	42,0	35,0	66,0	25,0	286,5

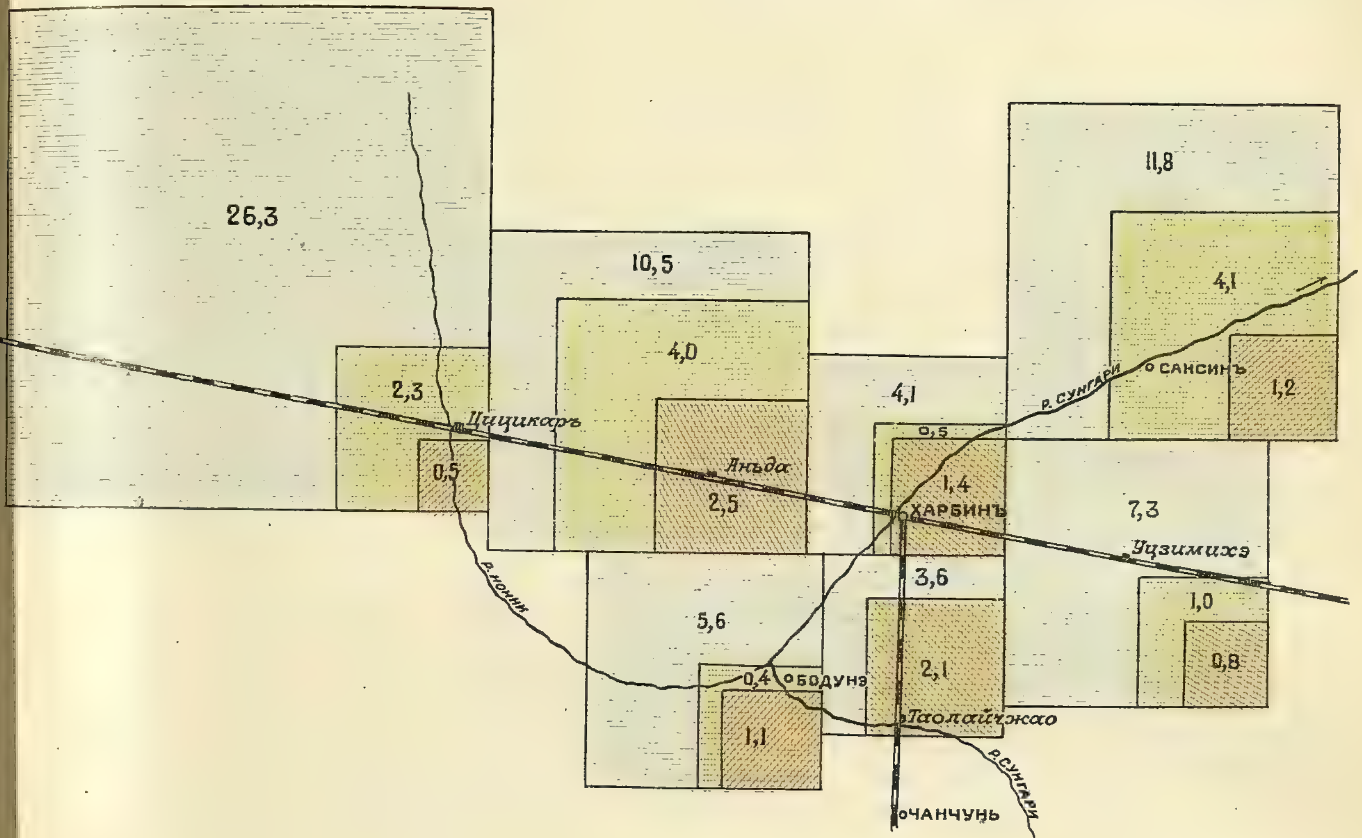
Сборъ бобовъ въ этой таблицѣ исчисленъ изъ расчета 55 пудовъ урожая съ 1 шана и пшеницы 47—48 пудовъ.

Такимъ образомъ, средняя земледѣльческая производительность района тяготѣнія К. В. ж. дороги при настоящемъ уровнѣ развитія ея сельско-хозяйственнаго промысла выражается въ такихъ круглыхъ цифрахъ:

Бобовъ	около 130	милл.	пуд.	(28%).
Пшеницы	» 60	»	»	(13%).
Прочихъ хлѣбовъ	» 290	»	»	(59%).
Всего . . .	» 480	»	»	(100%).

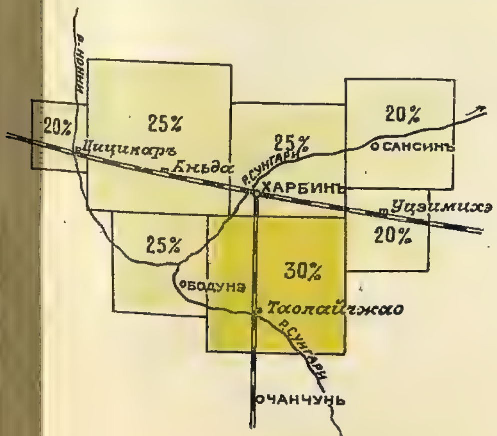
Діаграмма № 6.

Посѣвная площадь, колонизаціонный фондъ (площадь возможнаго засѣва) и общія площади раіоновъ
(въ милліонахъ шанъ).



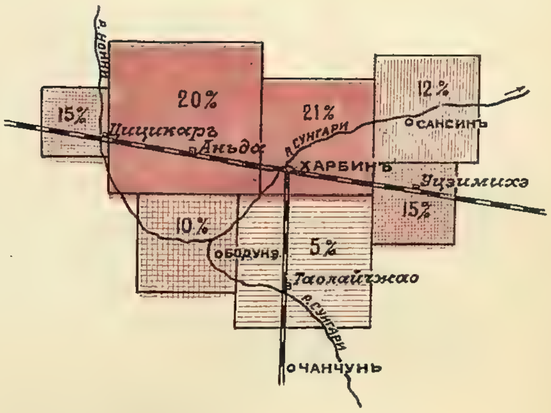
Діаграмма № 7.

Распространеніе посѣвовъ бобовъ по раіонамъ, въ % % къ общей посѣвной площади.
(Квадраты—посѣвныя площади раіоновъ).



Діаграмма № 8.

Распространеніе посѣвовъ пшеницы по раіонамъ, въ % % къ общей посѣвной площади.
(Квадраты—посѣвныя площади раіоновъ).



Изъ этого количества на районы, тяготѣющіе къ Западной линіи, приходится около 150 милл. пудовъ (31%), къ Харбинскому узлу—130 милл. пуд. (27%), къ Южной—160 милл. пуд. (33%) и къ Восточной—40 милл. пуд. (9%). Но необходимо при этомъ помнить, что часть Бодунэскаго района фактически тяготѣетъ къ Аньда, а часть Восточнаго (уѣздъ А-ченъ-сянь)—къ Харбинскому узлу и Южной линіи. *Въ общемъ болѣе 60% земледѣльческаго производства описываемой территоріи приходится на мѣстности, тяготѣющія къ Западной линіи и Харбину.*

Для рѣшенія вопроса, какая часть этого сбора является свободнымъ товарнымъ остаткомъ, служащимъ матеріаломъ для работы торговаго аппарата и транспорта, необходимо уяснить размѣры мѣстнаго потребленія хлѣбовъ.

Послѣднее слагается изъ трехъ основныхъ элементовъ: сѣменного матеріала, зернового корма для скота и продовольственныхъ потребностей.

Среднимъ количествомъ сѣмянъ, необходимымъ по условіямъ мѣстнаго хозяйства для обсѣмененія одной десятины, можно признать 3 пуда (2 пуда на 1 шанъ) для всѣхъ хлѣбовъ въ цѣломъ.

При опредѣленіи расходовъ на прокормъ скота мы исходимъ изъ приведенныхъ выше свѣдѣній о количествѣ рабочаго скота въ Сѣверной Маньчжуріи—въ виду того, что зерновой кормъ расходуется, главнымъ образомъ, на рабочій скотъ.

Изслѣдованія А. П. Болобана выяснили, что средній годовой расходъ зерна на голову рабочаго скота опредѣлялся въ 1911 г. величиной въ 40 пуд. въ годъ. Съ тѣхъ поръ, благодаря усиленному развитію культуры бобовъ, произошла значительная замѣна зернового корма жмыхами; быть-можетъ, указанную величину нужно было бы, поэтому, уменьшить. Но, имѣя въ виду, что зерновымъ кормомъ, хотя и въ ограниченныхъ количествахъ, пользуется также не рабочій стойловой скотъ, цѣлесообразнѣе оставить ее безъ измѣненія.

Въ виду того, что въ среднемъ на 100 шанъ посѣва приходится около 15 головъ скота, расходы на зерновой кормъ скоту можно опредѣлить въ 6 пудовъ на каждый шанъ посѣва (или 9 пуд. на десятину).

Тѣми же изслѣдованіями А. П. Болобана установлена годовая душевая норма потребленія населенія въ 27½ пуд. неочищеннаго зерна. Неподготовленному читателю эта величина можетъ показаться слишкомъ высокой. Но необходимо, при этомъ, имѣть въ виду, что китайцы совершенно не употребляютъ въ пищу молочныхъ продуктовъ и сравнительно мало мяса, сала, рыбы. Съ другой стороны, главная пища китайцевъ—просяные хлѣба даютъ весьма большое количество отхода (напр., гуцза—40—50%).

Кромѣ расхода хлѣбовъ на продовольствіе непосредственно, населеніе въ довольно значительныхъ количествахъ потребляетъ ихъ въ переработанномъ видѣ масла и ханшина. Въ 1914 г. такое потребленіе нѣсколько превышало 25% непосредственнаго потребленія хлѣбовъ населеніемъ. Можно думать, что это соотношеніе не измѣнилось и до сихъ поръ, такъ какъ никакихъ перемѣнъ въ характерѣ питанія, способныхъ сильно сократить или увеличить мѣстное потребленіе масла и ханшина, съ тѣхъ поръ не произошло.

Слѣдовательно, всю продовольственную (включая масло и ханшинъ) потребность въ хлѣбахъ населенія Сѣверной Маньчжуріи можно опредѣлить круглой величиной въ 35 пуд. неочищеннаго зерна въ годъ на одну душу.

Весьма возможно, что это округленіе даетъ нѣсколько преувеличенную цифру мѣстнаго душевого потребленія хлѣбовъ. Но необходимо при этомъ имѣть въ виду, что у насъ совершенно не учтенъ, наприм., расходъ зерна на свиней, и, что самое важное,—количество населенія, несмотря на всѣ внесенныя поправки, все же, благодаря естественной осторожности, является скорѣе преуменьшеннымъ. Въ результатѣ установленная выше душевая норма потребленія вполнѣ можетъ быть использована, какъ *служебная* величина для массовыхъ приближенныхъ исчисленій.

Теперь у насъ есть всѣ необходимыя данныя для опредѣленія общихъ избытковъ хлѣбовъ по районамъ въ годы средняго урожая при современныхъ размѣрахъ посѣва. На основаніи ихъ составлена слѣдующая таблица (см. діаграмму № 9):

РАЙОНЫ.	Посѣвн. площадь въ тыс. шанъ.	Населеніе въ тыс. душъ обоего пола.	Общій ср. сборъ хлѣбовъ.	СРЕДНІЙ РАСХОДЪ ХЛѢБОВЪ.				Средній избытокъ всѣхъ хлѣбовъ.	Въ %% къ общему сбору.
				На сѣмена.	На кормъ.	На продовольствіе.	Всего.		
			Въ милліонахъ пудовъ.						
Цицикарскій	530	435	26,5	1,05	3,3	15,3	19,65	6,85	26
Аньдинскій	2.460	1.680	123,0	5,0	15,3	58,9	79,2	43,8	35
Харбинскій	1.350	1.535	67,5	2,8	8,1	53,8	64,7	2,8	(21)
Н.-Сунгарійскій	1.190	1.052	62,0	2,55	7,35	36,8	46,7	15,3	25
Бодунэскій	1.110	850	55,5	2,2	6,7	29,8	38,7	16,8	30
Южный	1.960	2.025	105,0	4,2	12,8	70,9	87,9	17,1	16
Восточный	770	645	39,5	1,5	4,7	22,7	28,9	10,6	27
По всей территоріи, тяготѣющей къ К. В. ж. д.	9.370	8.222	479,0	19,3	58,25	288,2	365,75	113,25	23,6

Данныя вышеприведенной таблицы, прежде всего, опровергаютъ довольно распространенное мнѣніе, что Сѣверная Маньчжурія выбрасываетъ на рынокъ до 1/3 своего средняго урожая. На самомъ дѣлѣ, по нашимъ исчисленіямъ, она въ средній годъ способна отчудить лишь 20—25% сбора (наша цифра—23,6%). Обезпеченность населенія посѣвной площадью здѣсь не такова, чтобы даже при сравнительно высокой производительности китайскаго земледѣлія вся описываемая территорія въ цѣломъ могла обсѣмениться и прокормить себя и скотъ лишь 2/3 средняго сбора. Подобныя утвержденія, видимо, основываются на впечатлѣніяхъ, вынесенныхъ изъ сравнительно многоземельныхъ районовъ. Дѣйствительно, таблица показываетъ, что указанный средній размѣръ производства хлѣба на рынокъ довольно сильно колеблется—въ прямой зависимости отъ обезпеченности населенія посѣвами. На первомъ мѣстѣ въ этомъ отношеніи стоитъ Аньдинскій районъ, способный отчуждать въ средній годъ до 35% сбора; за нимъ слѣдуетъ Бодунэскій—30%; Цицикарскій и Восточный могутъ отчуждать до 26—27%; Нижне-Сунгарійскій—25%; и Южный—всего 16%. Что касается Харбинскаго района, то безъ Биньцзянскаго уѣзда (Фу-цзя-дянь) онъ могъ бы дать на рынокъ 21% сбора; но этотъ уѣздъ (единственный на описываемой территоріи съ отрицательнымъ хлѣбнымъ балансомъ) потребляетъ большую часть избытковъ района.

На описываемой территоріи въ цѣломъ свыше 4% средняго производства хлѣбовъ расходуется на обсѣмененіе, 12%—на кормъ скоту и 60%—на всѣ продовольственныя потребности населенія.

По отношенію къ Кит. Вост. жел. дорогѣ исчисленные избытки располагаются такъ:

Къ Западной линіи	тяготѣютъ	свыше	50	милл.	пуд.	(44%).
» Харбинск. узлу	»	»	18	»	»	(16%).
Частью къ Западной, частью къ Южной (Бодунэскій районъ)	»	»	17	»	»	(15%).
Къ Южной линіи	»	»	17	»	»	(15%).
» Восточной линіи	»	»	10	»	»	(10%).

Перспективы земледѣлія и колонизаціи.

Предпосланный въ началѣ этой главы краткій историческій очеркъ развитія осѣдлости въ Сѣверной Маньчжуріи позволяетъ намѣтить слѣдующія общія черты, характеризующія поступательное движеніе на сѣверъ китайскаго земледѣлія.

Русскій крестьянинъ колонизовалъ окраины Россіи, въ сущности, безъ всякой экономической связи съ промышленно-городскимъ освоеніемъ этихъ окраинъ. Онъ съ успѣхомъ проникалъ въ самые глухіе углы Сибири и велъ тамъ свое экстенсивно-натуральное хозяйство, мало интересуясь городомъ и экономически отъ него не завися. Русская колонизація была такой же экстенсивной, какъ и русское народное хозяйство. Она быстро, хотя и поверхностно, освоила огромныя пространства. Едва ли въ исторіи найдется другой народъ, выявившій столь высокій коэффиціентъ *земледѣльческой* *) экспансіи при самыхъ примитивныхъ способахъ хозяйства и при первобытныхъ путяхъ сообщенія.

Совершенно иной характеръ носитъ расширеніе Китая. Приростъ населенія (кстати, по мнѣнію многихъ изслѣдователей, даже большій, чѣмъ въ Россіи) здѣсь не столько выливался наружу, сколько сгущался внутри, образуя прочную основу для интенсификаціи земледѣлія и созданія городской промышленности и культуры. Пусть эта интенсификація не имѣла технически европейскаго характера, пусть городская промышленность оставалась въ формахъ ручного ремесла, наука сохраняла средневѣково-схоластическій строй, и вся культура рѣзко отличалась отъ европейской,—все же экономически здѣсь имѣлись налицо всѣ признаки интенсивнаго земледѣлія, тѣсно связаннаго съ городскимъ промышленно-культурнымъ трудомъ.

---

*) Мы подчеркиваемъ это слово, чтобы исключить изъ сравненія тоже въ своемъ родѣ безпримѣрныя экспансіи: политическую—Рима и промышленную—Англіи.

Продолжавшійся приростъ населенія вынуждалъ нѣкоторые избытки его капля за каплей стекать за края чаши и медленно расширять территоріальные размѣры хозяйства въ формѣ колонизаціи окраинъ и рабочей эмиграціи.

Въ XIX вѣкѣ, очевидно, въ силу усиленія прироста этотъ процессъ усилился. Но и колонизаціонное хозяйство продолжало цѣликомъ сохранять основныя черты хозяйства метрополіи: интенсивность земледѣлія и его связь съ городомъ. Какъ ни старалась центральная власть изъ политическихъ соображеній направить колонизаціонную волну на берега Амура, всѣ ея попытки остались безплодными и вовсе не потому, что это технически было не осуществимо. Если русскій мужикъ дошелъ до этой рѣки изъ Полтавской губерніи, тѣмъ легче это было сдѣлать крестьянину изъ Чжили или Шаньдуня. Но это было неосуществимо *экономически*. Нашъ мужикъ могъ завести свое экстенсивное хозяйство, гдѣ ему приглянулось; китайскій крестьянинъ поступить такъ былъ не въ состояніи. Экономическимъ абсурдомъ явилось бы возникновеніе интенсивнаго земледѣлія въ пустынныхъ районахъ внѣ связи съ городской промышленностью. Забвеніе этого и было причиной неудачи китайской колонизаціонной политики.

Основной чертой китайской колонизаціи, такимъ образомъ, является постепенное послѣдовательное освоеніе территоріи не только земледѣльческимъ путемъ, но и при непремѣнномъ участіи городского промышленнаго труда,—словомъ, лишь такимъ порядкомъ, при которомъ было бы возможно существованіе интенсивнаго полеводства. Оно предполагаетъ созданіе незамѣтной на первый взглядъ сложной сѣти хозяйственнаго кровообращенія, нѣкотораго накопленія капитала и значительной дифференціаціи труда. Это не есть только акты разбивки участковъ, водворенія на нихъ переселенцевъ, выдачи ссудъ и т. п. Это органическій процессъ возсозданія на новой почвѣ всего экономическаго китайскаго уклада въ его цѣломъ.

Мы не будемъ здѣсь касаться того, какіе историко-политическіе прогнозы можно построить на основаніи вышеприведенной характеристики особенностей китайской колонизаціи. Скажемъ лишь, что такой процессъ неизбѣжно протекаетъ медленно. Даже благопріятныя политическія условія не могутъ слишкомъ замѣтно его ускорить. Интенсивность его на $^{9}/_{10}$ зависитъ отъ напора хозяйственныхъ силъ изнутри Китая и благопріятной экономической обстановки въ районѣ колонизаціи.

Главнѣйшимъ изъ слагаемыхъ этой благопріятной обстановки и, слѣдовательно, наиболѣе содѣйствующимъ колонизаціи моментомъ, несомнѣнно, является транспортный. Китайскіе земледѣльцы не могутъ, подобно русскимъ, безъ желѣзныхъ дорогъ и попутныхъ рѣкъ уходить за тысячи верстъ отъ родины. Даже за сто верстъ они уйти не могутъ, ибо только непосредственная связь съ метрополіей даетъ возможность перенести на новыя территоріи всѣ, а не одни земледѣльческіе, элементы китайскаго народнаго хозяйства, т.-е. и торговлю, и промышленность, и всю городскую культуру. Вотъ почему проведеніе Китайской Восточной желѣзной дороги, соединившей край почти прямой линіей съ Внутреннимъ Китаемъ и перерѣзавшей его на всемъ протяженіи отъ запада къ востоку, сыграло такую большую роль въ колонизаціи Маньчжуріи.

Поэтому и дальнѣйшее развитіе земледѣльческаго хозяйства на описываемой территоріи будетъ неизбѣжно тѣсно связано съ желѣзной дорогой и отчасти съ рѣками Сунгари и Нонни, при чемъ ближайшее будущее, за отсутствіемъ какихъ-либо осуществляемыхъ плановъ проведенія въ краѣ новыхъ магистралей, будетъ использовано на постепенное освоеніе тѣхъ возможностей, какія еще остаются въ связи съ указанными путями.

Каковы же эти возможности?

Остановимся, прежде всего, на размѣрахъ еще остающагося неиспользованнымъ земельнаго запаса на территоріи, тяготѣющей къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ и рѣкамъ.

Китайскіе административные органы на мѣстахъ даютъ результаты своего учета незапаханныхъ земель. У насъ подъ руками имѣются три источника такихъ свѣдѣній: 1) цифры, приведенныя въ Сборникѣ Министерства Земледѣлія и Торговли за 1917 г. (по всѣмъ уѣздамъ), 2) офиціальныя данныя за 1918 г. (только по уѣздамъ Гиринской провинціи) и 3) данныя «Офиціальнаго Вѣстника Промышленности по Хэйлунцзянской провинціи» за 1919 г. (только по уѣздамъ этой провинціи, за исключеніемъ уѣздовъ Харбинскаго и Н.-Сунгарійскаго районовъ).

Общіе итоги этихъ данныхъ сведены въ слѣдующей таблицѣ (см. также діаграмму № 6):

РАЙОНЫ.	Общая площадь.	Посѣвная площадь по исчисленіямъ Эк. Бюро 1921 г.	Нераспаханныя земли.			
			По даннымъ Сборника Мин. Зем. и Торг. 1917 г.		По мѣстнымъ офиціальнымъ даннымъ 1918—1919 гг.	
	Тысячи шанъ.		Тысячи шанъ.	Въ % къ посѣвной площади.	Тысячи шанъ.	Въ % къ посѣвной площади.
I. Цицикарскій	26,267	530	2,317	437	2,365	446
II. Аньдинскій	10,485	2,460	4,024	164	3,839	156
III. Харбинскій	4,109	1,350	547	41	—	—
IV. Н.-Сунгарійскій	11,808	1,190	4,105	302	—	—
V. Бодунэскій	5,557	1,110	413	37	965	87
VI. Южный	3,587	1,960	13	0,5	13	0,5
VII. Восточный	7,287	770	1,044	129	603	74
По всей территоріи	69,100	9,370	12,463	128	—	—

Болѣе внимательное, чѣмъ это доступно и интересно для читателя, изученіе этихъ данныхъ убѣждаетъ, что они едва ли представляютъ собою размѣры всего дѣйствительно свободнаго земельнаго фонда. Повидимому, это лишь измѣренныя и предназначенныя для колонизаціонныхъ цѣлей земли, частью уже проданныя въ частныя руки. Поэтому ихъ величина часто, быть-можетъ, зависѣла отъ большей или меньшей энергіи межевыхъ органовъ, а не отъ фактическаго наличія свободныхъ земель. Съ другой стороны, иногда, какъ-будто, можно предполагать даже преувеличеніе данныхъ (напр., въ Аньдинскомъ районѣ), благодаря учету малопригодныхъ для распашки площадей. Наконецъ, сюда не вошли лѣсныя земли, которыя послѣ вырубки и расчистки могутъ быть распаханы, какъ это постоянно наблюдается въ Восточномъ районѣ.

По всей тяготѣющей къ К. В. жел. дорогѣ территоріи къ 1921 г. было занято посѣвами приблизительно около 14% общей площади и признавались пригодными для дальнѣйшей распашки 18%. Всего удобной для земледѣлія земли, такимъ образомъ, насчитывалось около 32%. Какъ уже сказано, величина эта, несомнѣнно, преуменьшена. Но даже и въ такихъ размѣрахъ количественно она еще на многіе годы обезпечиваетъ потребности колонизаціи. Въ самомъ дѣлѣ, если мы предположимъ, что ежегодно посѣвная площадь будетъ возрастать на 500 тысячъ шанъ, т.-е. болѣе, чѣмъ на 5% по отношенію къ настоящему размѣру посѣвовъ, то ея хватитъ на 25 лѣтъ, въ теченіе которыхъ она будетъ еще увеличена продолжающейся расчисткой лѣсовъ и дальнѣйшимъ расширеніемъ колонизаціонной зоны на неучитываемые здѣсь уѣзды.

Но какова качественная сторона этого фонда?

Относительно сѣверной части Гиринской провинціи можно указать, что при экономическомъ обслѣдованіи района Восточной линіи и низовьевъ Сунгари всѣми мѣстными коммерсантами и сельскими хозяевами отмѣчалось наличіе весьма большого количества вполнѣ доброкачественныхъ нераспаханныхъ земель. Однако, значительная часть ихъ пока находится подъ лѣсомъ и можетъ быть использована лишь въ порядкѣ сравнительно медленной постепенности.

По Хэйлунцзянской провинціи имѣется довольно любопытный матеріалъ въ «Офиціальномъ Вѣстникѣ Промышленности» этой провинціи, относящійся къ 1919 году и основанный на показаніяхъ съ мѣстъ. Изъ 22 уѣздовъ вполнѣ успѣшный ходъ колонизаціи констатируется лишь въ одномъ (Цин-ганъ). По всѣмъ остальнымъ уѣздамъ указываются тѣ или иныя причины, препятствующія успѣху колонизаціи. Классификаціи этихъ причинъ (всего 47 показаній) выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

I. Естественныя неустранимыя или трудно устранимыя причины—22 показанія (47%), въ томъ числѣ плохое качество почвы—11 показаній.

II. Причины экономическаго характера—22 показанія (47%), въ томъ числѣ: а) удаленность районовъ и плохая транспортная связанность—11 показаній, б) неустойчивость денежныхъ курсовъ—4 показанія, в) дешевизна хлѣба и дороговизна покупныхъ предметовъ и инвентаря—5 показаній, земельная спекуляція—2 показанія.

III. Хунхузничество—3 показанія (6%).

Такимъ образомъ, качественный составъ еще не использованнаго земельнаго фонда въ разсматриваемомъ 21 уѣздѣ, представляющемъ въ цѣломъ какъ разъ тѣ районы, куда направляется колонизація, не слишкомъ высокъ. Наиболѣе удобныя мѣста вблизи транспортныхъ путей въ большей части уже заселены за предшествующій періодъ. Свободные районы съ хорошими почвами остались, главнымъ образомъ, въ сравнительной удаленности отъ желѣзной дороги, гдѣ использованіе ихъ затрудняется моментами экономическаго характера, имѣющими, какъ отмѣчено выше, столь большое значеніе для китайской колонизаціи и устранимыми лишь постепенно по мѣрѣ продвиженія впередъ всего комплекса слагаемыхъ китайскаго хозяйства.

За послѣдніе годы въ ряду причинъ, препятствующихъ колонизаціи, сильно выросло значеніе хунхузничества и борьбы съ нимъ. И то, и другое тяжелымъ бременемъ ложится какъ на земледѣльческій трудъ, такъ и на торговлю и промышленность. При этомъ началъ измѣняться къ худшему и самый характеръ хунхузничества. Прежде оно мало отражалось на земледѣльческомъ, особенно мелкомъ, хозяйствѣ. Теперь хунхузы часто терроризуютъ даже бѣдныхъ посѣвщиковъ. Въ качествѣ иллюстраціи гибельнаго вліянія хунхузничества, позволимъ себѣ привести выписку изъ бланка изслѣдованія Экономическаго Бюро (1921 г.) по уже упомянутой станціи Сяосуйфынъ.

«Торгово-промышленная жизнь станціи замираетъ. Хунхузы давятъ непосильнымъ обложеніемъ... Года за два число торговыхъ фирмъ въ китайскомъ поселкѣ при станціи сократилось съ 50—60 до 30. Только-что открытыя въ этомъ году маслобойки вынуждены закрываться. Параллельно переживаетъ кризисъ и земледѣліе. Напримѣръ, рисовые посѣвы въ окрестностяхъ почти исчезли (съ 400 шанъ сократились до 10—20)».

Правда, Сяосуйфынъ наиболѣе страдалъ отъ хунхузничества. Но о сокращеніи посѣвной площади раздавались голоса и на другихъ станціяхъ Восточной линіи (Муданьцзянъ, Хайлинъ, Имяньпо). Сильно сказывалось отрицательное вліяніе хунхузничества вдоль всей Сунгари. Наиболѣе слабо проявлялось оно пока по Западной и Южной линіямъ, но и здѣсь (напр., въ Аньда) его косвенное вліяніе сказывалось порой очень болѣзненно.

Въ отдѣлѣ о землевладѣніи мы уже отмѣтили основную на нашъ взглядъ причину развитія хунхузничества—это наличіе значительной массы безземельнаго элемента, вынужденнаго съ крайнимъ напряженіемъ силъ, возможнымъ далеко не для всякаго, вести хозяйство на арендованной на тяжелыхъ условіяхъ землѣ. Землеустройство ихъ является неотложной задачей власти, тѣмъ болѣе, что послѣдняя обладаетъ значительнымъ запасомъ свободныхъ казенныхъ земель и многими другими возможностями для ея разрѣшенія.

Наконецъ, чтобы покончить съ главнѣйшими моментами, отрицательно вліяющими на хозяйственное развитіе Сѣверной Маньчжуріи, необходимо указать еще на мѣстную налоговую политику и отчасти на неурегулированность денежнаго обращенія. Въ слѣдующей главѣ будетъ указано гибельное значеніе для хлѣбной и иной торговли и промышленности суроваго налоговаго обложенія, которое особенно острыя формы приняло за послѣднее время главнымъ образомъ на Западной линіи. Но, какъ уже выяснено, ударъ по торгово-промышленному труду, въ условіяхъ всего мѣстнаго народнаго хозяйства, сейчасъ же явится ударомъ и по колонизаціи и земледѣлію. Несомнѣнно, если центральная власть не приметъ самыхъ рѣшительныхъ мѣръ къ устраненію налоговаго федерализма и не подчинитъ своихъ требованій платежнымъ возможностямъ на мѣстахъ, хозяйственный ростъ Сѣверной Маньчжуріи будетъ задержанъ.

Резюмируя все вышесказанное, можно сдѣлать слѣдующіе выводы.

Въ отношеніи наличія здѣсь свободныхъ земель, колонизація описываемой территоріи, даже при современныхъ транспортныхъ условіяхъ, на ближайшій періодъ времени вполнѣ обезпечена. Уменьшивъ вышеприведенные—и безъ того преуменьшенные—размѣры нераспаханныхъ земель хотя бы на 1/3 (малопригодныя земли), все же найдемъ, что этого запаса при нормальной интенсивности колонизаціи хватило бы еще лѣтъ на 15—20.

Вообще, количественные прогнозы дальнѣйшаго развитія земледѣлія въ Сѣверной Маньчжуріи, благодаря вышеуказаннымъ органическимъ недостаткамъ китайскихъ цифровыхъ данныхъ, являются дѣломъ довольно труднымъ. Постоянный недоучетъ населенія и посѣвныхъ площадей, вдобавокъ недоучетъ, различный для отдѣльныхъ уѣздовъ и измѣняющійся во времени даже для одного и того же уѣзда, не даетъ возможности получить изъ этой неустойчивой и невѣрной основы безспорные выводы о дѣйствительномъ ростѣ земледѣлія на описываемой территоріи. Поэтому, всѣ изслѣдователи въ данной области вынуждены базироваться на допущеніяхъ болѣе или менѣе субъективнаго характера.

Японскій авторъ книги «Economic History of Manchuria» опредѣляетъ средній ежегодный приростъ населенія Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій приблизительно въ 4% (333.000 душъ на 7.835.430 душъ населенія въ 1916 году). Другіе изслѣдователи (напр., И. И. Серебренниковъ) склонны думать, что населеніе въ Сѣверной Маньчжуріи растетъ даже быстрѣе, увеличиваясь ежегодно до 6%. И то, и другое мнѣнія подтверждаются данными по отдѣльныхъ уѣздамъ за тѣ или иные періоды времени.

Китайскія официальныя данныя рисуютъ такую картину прироста населенія въ обѣихъ провинціяхъ:

ГОДЫ.	Хэйлунцзянская.		Гиринская.		ИТОГО.	
	Населеніе тысячъ душъ.	Средній ежегодный приростъ въ %%	Населеніе тысячъ душъ.	Средній ежегодный приростъ въ %%	Населеніе тысячъ душъ.	Средній ежегодный приростъ въ %%
1887	408	—	—	—	—	—
1891	—	—	1.063	—	—	—
1908	1.456	12,0	4.222	17,5	5.678	—
1914	2.462	11,5	5.617	5,5	8.079	7,0
1919	2.935	3,8	6.101	1,7	9.036	2,4

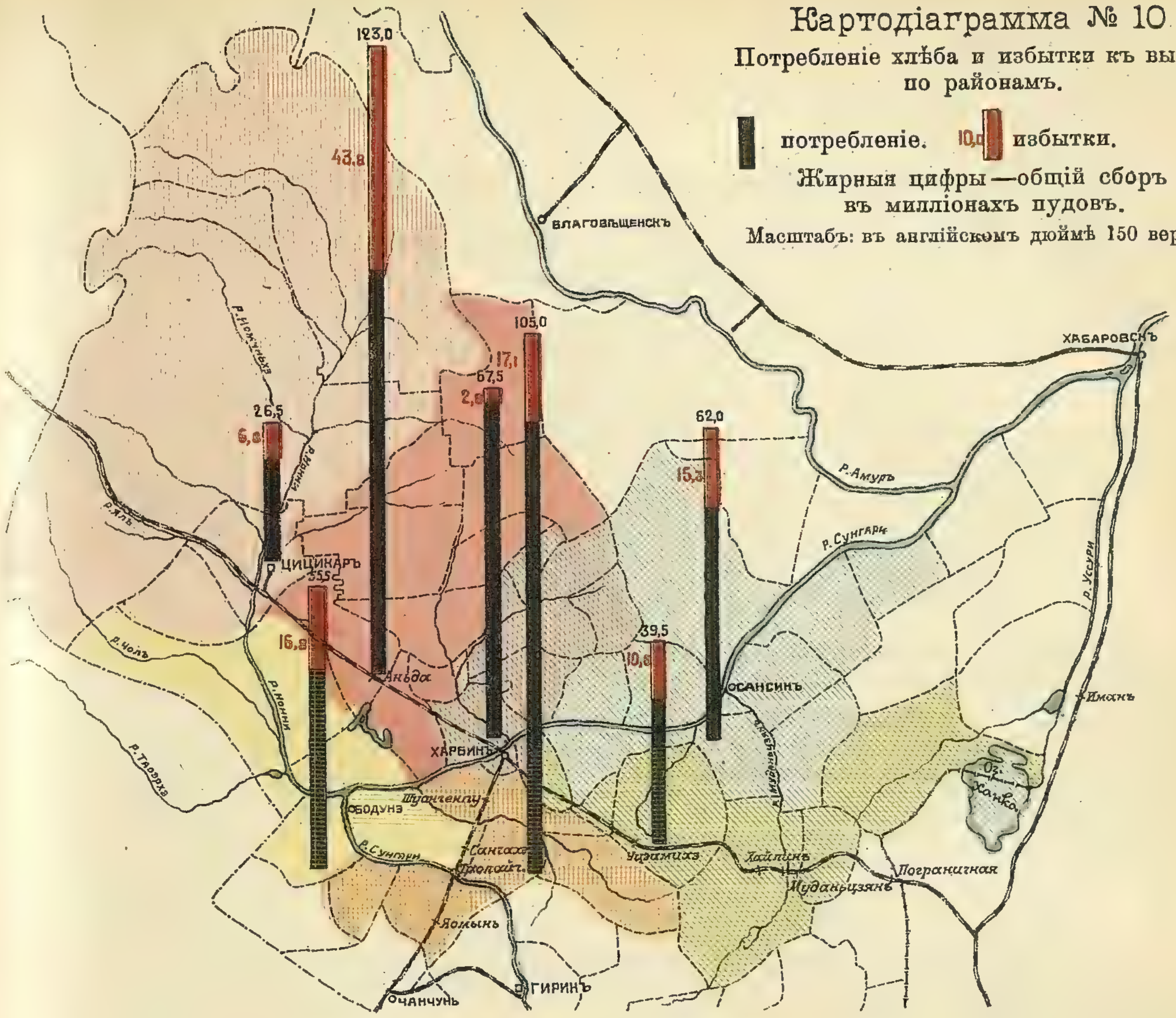
Картодіаграмма № 10

Потребленіе хлѣба и избытки къ вывозу по районамъ.

▮ потребленіе. 10,0 ▮ избытки.

Жирныя цифры — общій сборъ въ милліонахъ пудовъ.

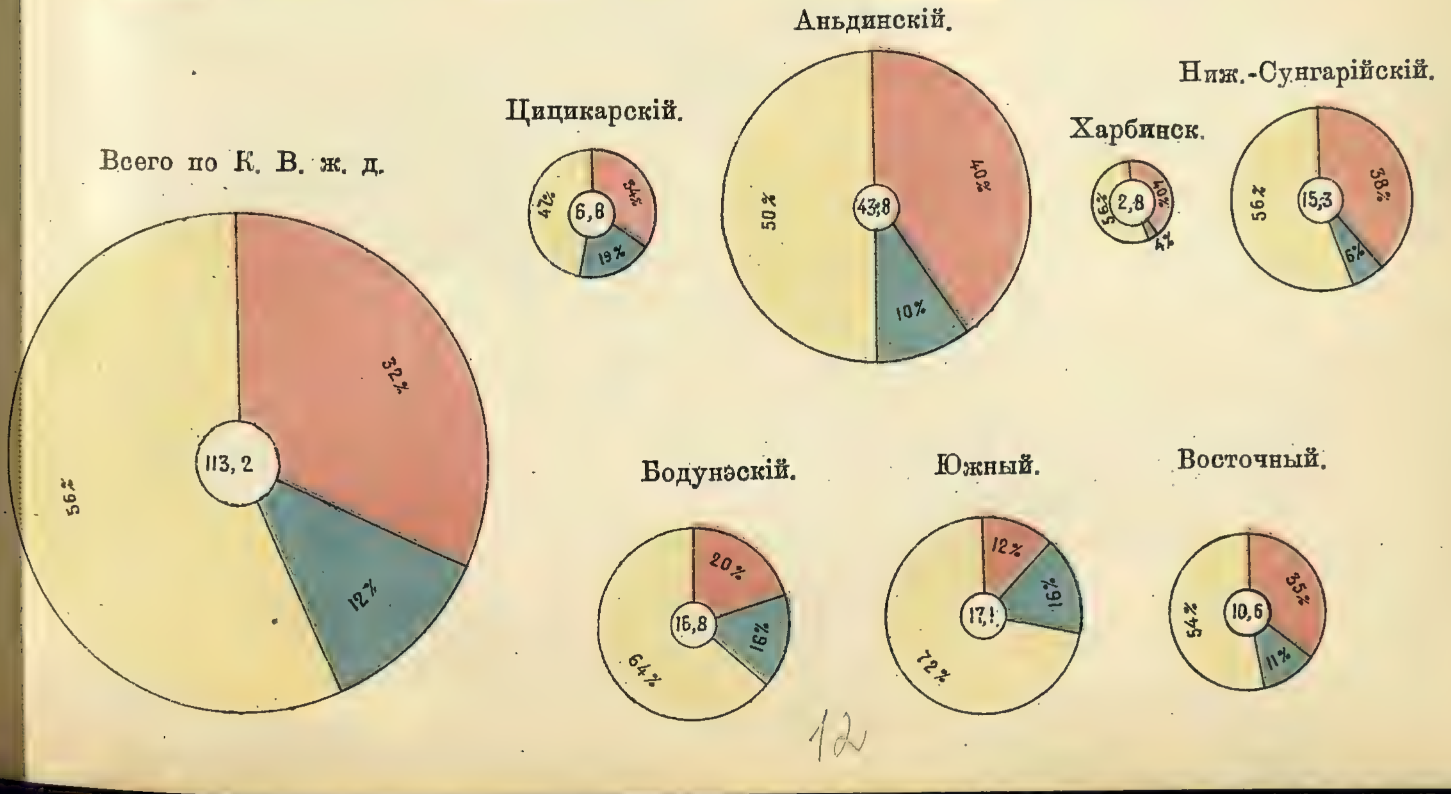
Масштабъ: въ англійскомъ дюймѣ 150 верстъ.


123,0
43,8
105,0
17,1
67,5
2,8
26,5
6,8
62,0
15,3
39,5
10,6
35,5
16,8
Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
р. Амуръ
р. Сунгари
р. Уссури
р. Ножчильхэ
р. Нонни
р. Яль
р. Чолъ
р. Таорха
р. Сунгари
Цицикаръ
Аньда
Харбинъ
Осансинъ
Бодунэ
Шуанченпу
Сантахэ
Толайчъ
Яомынь
Гиринъ
Очанчунь
Уцзамихэ
Хайлинъ
Мудань-цзянъ
Пограничная
Мудань-цзянъ
Иманъ
Оз. Ханка

Діаграмма № 10ª.

Торговый хлѣбный фондъ (избытки къ вывозу) по видамъ хлѣбовъ и районамъ (въ милліонахъ пудовъ).

🟥 Пшеница. 🟨 Бобы 🟦 Прочіе хлѣба.



Даже изъ этихъ отрывочныхъ цифръ ясно видно, что до проведенія Кит. Вост. жел. дор. и въ первые годы ея работы лихорадочно заселялась Гиринская провинція, въ которой, если вѣрить приведеннымъ даннымъ, приростъ населенія за періодъ 1891—1908 годы выражался въ среднемъ въ 17,5% ежегодно. Хэйлунцзянская провинція заселялась въ то время медленнѣе. Но уже съ первыхъ же лѣтъ функціонированія дороги и особенно послѣ русско-японской войны она обогнала Гиринскую. За періодъ 1908—1914 годовъ средній ежегодный приростъ населенія въ ней былъ 11,5%, тогда какъ въ Гиринской упалъ до 5,5%. Въ позднѣйшіе годы мы видимъ уменьшеніе интенсивности колонизаціи въ обѣихъ провинціяхъ: приростъ населенія за 1914—1919 годы въ Хэйлунцзянской выражался въ среднемъ въ 3,8% ежегодно, а въ Гиринской всего въ 1,7%. Въ послѣдней провинціи онъ былъ слабѣе въ южныхъ и сильнѣе—въ сѣверныхъ уѣздахъ. Въ общемъ, по 46 земледѣльческимъ уѣздамъ обѣихъ провинцій, тяготѣющимъ къ Кит. Вост. жел. дор., онъ былъ не менѣе 3%.

Матеріалы Экономическаго Бюро, въ связи съ высказаннымъ о задерживающихъ развитіе мѣстнаго хозяйства моментахъ, приводятъ къ слѣдующимъ выводамъ. Принимая во вниманіе существующія соціально-политическія и хозяйственныя условія, едва ли можно надѣяться на то, что въ ближайшее десятилѣтіе ежегодный приростъ населенія и посѣвной площади будетъ болѣе 5%. Послѣдняя цифра, такимъ образомъ, выражаетъ *максимальныя* возможности хозяйственнаго развитія края при настоящихъ условіяхъ. Съ другой стороны, изученіе данныхъ китайскихъ и другихъ источниковъ за прошлое время убѣждаетъ, что даже при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ общій ростъ земледѣльческаго хозяйства описываемой территоріи не падалъ ниже 3% въ годъ. Эту величину можно принять, поэтому, въ качествѣ *минимальной* и на ближайшіе годы.

Этотъ осторожный, основанный на фактическомъ положеніи вещей, выводъ позволяетъ нарисовать слѣдующую картину развитія земледѣльческаго хозяйства на описываемой территоріи (46 уѣздовъ обѣихъ провинцій) въ теченіе ближайшихъ 10 лѣтъ.

РАЙОНЫ.	Имѣется въ 1921 г.				Можно ожидать въ 1931 году.							
	Населенія.	Посѣвовъ.	Средн. сборъ.	Средн. избытокъ.	Населенія (тыс. душъ).		Посѣвовъ (тыс. шанъ).		Средній сборъ.		Средній избытокъ.	
									Милліоны пудовъ.			
	Тыс. д.	Тыс.ш.	Милл. пуд.		Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До
I. Цицикарскій	435	530	26,5	6,85	600	800	800	1.000	40,0	50,0	10,0	12,0
II. Аньдинскій	1.680	2.460	123,0	43,8	2.300	2.700	3.300	3.900	170,0	200,0	65,0	80,0
III. Харбинскій	1.535	1.350	67,5	2,8	2.000	2.400	1.600	1.900	85,0	100,0	—	—
IV. Нижне-Сунгарійскій	1.052	1.190	62,0	15,3	1.400	1.700	1.600	1.900	85,0	100,0	20,0	25,0
V. Бодунэскій	850	1.110	55,5	16,8	1.100	1.400	1.400	1.800	75,0	90,0	25,0	30,0
VI. Южный	2.025	1.960	105,0	17,1	2.200	2.300	2.000	2.200	110,0	120,0	15,0	17,0
VII. Восточный	645	770	39,5	10,6	900	1.100	1.100	1.400	60,0	75,0	20,0	25,0
Всего	8.222	9.370	479,0	113,25	10.500	12.400	11.800	14.100	625,0	735,0	155,0	189,0

Приведенныя въ таблицѣ исчисленія показываютъ, что даже при самыхъ пессимистическихъ—и, можетъ-быть, черезчуръ пессимистическихъ,—допущеніяхъ, все же оказывается неизбѣжнымъ быстрый ростъ земледѣлія въ Сѣверной Маньчжуріи и нѣсколько опережающій его ростъ рыночнаго избытка хлѣбовъ. Послѣдній со 113 милл. пуд. въ 1921 г. обѣщаетъ къ 1931 году возрасти до величины въ предѣлахъ отъ 155 до 189 милл. пуд., т. е. въ среднемъ до 172 милл. пуд., или увеличиться на 52%. При этихъ условіяхъ средній ежегодный приростъ выбрасываемаго на рынокъ хлѣба будетъ равенъ 6 милл. пудовъ, и удвоеніе теперешняго количества хлѣбныхъ избытковъ произойдетъ менѣе, чѣмъ черезъ 20 лѣтъ.

Темпъ этого неизбѣжнаго (такъ какъ корни его лежатъ въ стихійномъ движеніи Китая) прогресса Сѣверной Маньчжуріи будетъ въ значительной мѣрѣ зависѣть отъ отношенія къ нему со стороны центральной и мѣстныхъ властей и администраціи Китайской Восточной желѣзной дороги.

Въ частности, остается почти совершенно незатронутымъ огромное поле для работы по улучшенію качественной стороны земледѣлія, понимая это слово въ широкомъ смыслѣ. Сюда относятся, прежде всего, мѣропріятія по поднятію качества мѣстныхъ сельскозяйственныхъ продуктовъ и введенію въ китайскій сѣвооборотъ новыхъ экономически выгодныхъ культуръ. Эта задача можетъ быть выполнена опытными сельскохозяйственными станціями, организація которыхъ въ наиболѣе интересныхъ районахъ становится очередной проблемой дня. Къ мѣропріятіямъ этого рода примыкаетъ также изысканіе и осуществленіе способовъ наилучшаго использованія мѣстныхъ продуктовъ. Какъ извѣстно, просяное и, въ особенности, бобовое зерно Сѣверной Маньчжуріи обладаютъ весьма высокими питательными свойствами. Достаточно сказать, что, напр., въ бобахъ содержится значительно болѣе бѣлковъ, чѣмъ даже въ мясѣ. Если бы былъ удовлетворительно разрѣшенъ вопросъ о превращеніи бобовъ въ соотвѣтствующія европейскому вкусу формы, то, несомнѣнно, спросъ на нихъ увеличился бы въ нѣсколько разъ и потерялъ бы свою тѣсную зависимость отъ условій маслобойной промышленности. Проблема эта за послѣднее время начинаетъ усиленно муссироваться въ нѣкоторыхъ странахъ Европы, особенно пострадавшихъ отъ продовольственнаго кризиса.

Наконецъ, въ виду отмѣченной выше тѣсной зависимости китайскаго земледѣлія отъ условій всей вообще мѣстной экономической жизни, косвенное, но весьма значительное, благотворное вліяніе на прогрессъ сельскаго хозяйства въ Сѣверной Маньчжуріи окажетъ все, что содѣйствуетъ росту всякаго рода промышленности, облегченію кредита и условій транспорта и планомѣрному изученію мѣстнаго хозяйства и экономическихъ возможностей края.

По причинѣ уже наблюдающагося сокращенія колонизаціоннаго фонда въ непосредственной близости отъ К. В. жел. дороги, изъ этой категоріи задачъ жизнь съ особой настойчивостью выдвигаетъ проблему постройки подъѣздныхъ путей къ магистральной линіи, которые прорѣзали бы наиболѣе интересные въ колонизаціонномъ отношеніи районы; къ послѣднимъ, прежде всего, необходимо отнести сѣверныя части Аньдинскаго и отчасти Харбинскаго районовъ и нѣкоторыя мѣстности по Восточной линіи (уѣзды Тунъ-бинь, Ми-шань).

* * *

V.

ХЛѢБНАЯ ТОРГОВЛЯ.

1. Общая характеристика хлѣбной торговли.

Прошлое хлѣбной торговли Сѣверной Маньчжуріи.

До постройки желѣзной дороги избытки, которые кое-гдѣ давало мѣстное земледѣліе, шли почти исключительно на удовлетвореніе потребностей новыхъ переселенцевъ, не успѣвшихъ еще обзавестись достаточными посѣвами, и на обмѣнъ со скотоводами—монголами.

Постройка желѣзной дороги привлекла въ Маньчжурію рабочихъ-китайцевъ и русскихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. Спросъ на хлѣбъ сразу увеличился. Прибытіе русскихъ войскъ въ 1900 и послѣдующихъ годахъ еще болѣе усилило этотъ спросъ. Наконецъ, сосредоточенныя здѣсь во время японской войны колоссальныя арміи потребовали для своего питанія небывалыя по маньчжурскимъ масштабамъ количества хлѣба.

Одновременно съ появленіемъ столь обширнаго внутренняго рынка, появился спросъ на продукты маньчжурскаго земледѣлія извнѣ. Съ 1903 года начался вывозъ пшеницы и муки, а также, въ небольшихъ количествахъ, и другихъ хлѣбовъ, въ русскія дальневосточныя области, а съ 1906 года черезъ Владивостокъ—за границу. Одновременно были сдѣланы отправки бобовъ въ Японію, а позже—съ 1908 г.—въ Европу.

Послѣдующіе годы (за исключеніемъ трехлѣтія 1912—1914 гг.) даютъ быстрое увеличеніе хлѣбнаго оборота и ростъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ хлѣба. (Діаграмма № 11).

Всего было вывезено изъ района Китайской Восточной жел. дороги хлѣбныхъ грузовъ (желѣзною дорогою, водою и гужомъ):

въ 1911 г.	61 милл. пуд.	въ 1916 г.	53 милл. пуд.
» 1912 »	50 » »	» 1917 »	74 » »
» 1913 »	51 » »	» 1918 »	66 » »
» 1914 »	52 » »	» 1919 »	75 » »
» 1915 »	63 » »	» 1920 »	112 » »

въ 1921 г. . 124 милл. пудовъ.

Желѣзнодорожныя перевозки хлѣба по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ за годы послѣ японской войны (всѣ виды сообщенія—какъ вывозъ, такъ и мѣстное) даютъ слѣдующія цифры (діаграмма № 12):

1906 г.	. 4,7	милл. пуд.	1914 г.	. 32,8	милл. пуд.
1907 »	. 11,8	» »	1915 »	. 52,1	» »
1908 »	. 17,0	» »	1916 »	. 43,3	» »
1909 »	. 25,6	» »	1917 »	. 62,1	» »
1910 »	. 33,3	» »	1918 »	. 46,1	» »
1911 »	. 45,6	» »	1919 »	. 39,9	» »
1912 »	. 36,1	» »	1920 »	. 60,0	» »
1913 »	. 35,4	» »	1921 »	. 82,5	» »

Въ настоящее время Сѣверная Маньчжурія производитъ какъ хлѣба, предназначаемые, главнымъ образомъ, на продажу,—бобы, пшеницу, овесъ и отчасти гречиху и ячмень и др.; такъ и коренные китайскіе хлѣба, составляющіе основную пищу китайскаго населенія,—гаолянъ, гуцзу, кукурузу и т. д.

До сооруженія Китайской Восточной жел. дороги маньчжурскій крестьянинъ сѣялъ, главнымъ образомъ, хлѣба второй изъ указанныхъ категорій. Бобы и пр. культивировались въ очень ограниченныхъ количествахъ въ предѣлахъ мѣстной потребности.

Послѣ постройки желѣзной дороги, сначала расположенныя въ Сѣверной Маньчжуріи арміи и русское населеніе, а затѣмъ дальневосточныя русскія области и внѣшній рынокъ, предъявили усиленный спросъ именно на пшеницу, бобы, овесъ, гречиху и другіе европейскіе хлѣба.

Подъ вліяніемъ этого спроса пропорція культуръ за короткій срокъ рѣзко измѣнилась въ смыслѣ относительнаго сокращенія посѣвовъ коренныхъ китайскихъ злаковъ и увеличенія посѣвовъ пшеницы, бобовъ и прочихъ товарныхъ хлѣбовъ.

Вмѣстѣ съ этимъ, операціи съ коренными китайскими хлѣбами годъ отъ году теряли для маньчжурской хлѣбной торговли свое былое значеніе и, наоборотъ, главная роль въ мѣстномъ торговомъ оборотѣ постепенно переходила къ бобамъ и пшеницѣ.

Показателемъ могутъ служить итоги перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ по Китайской Восточной жел. дорогѣ, которыя даже для двухъ послѣднихъ пятилѣтій даютъ такія цифры:

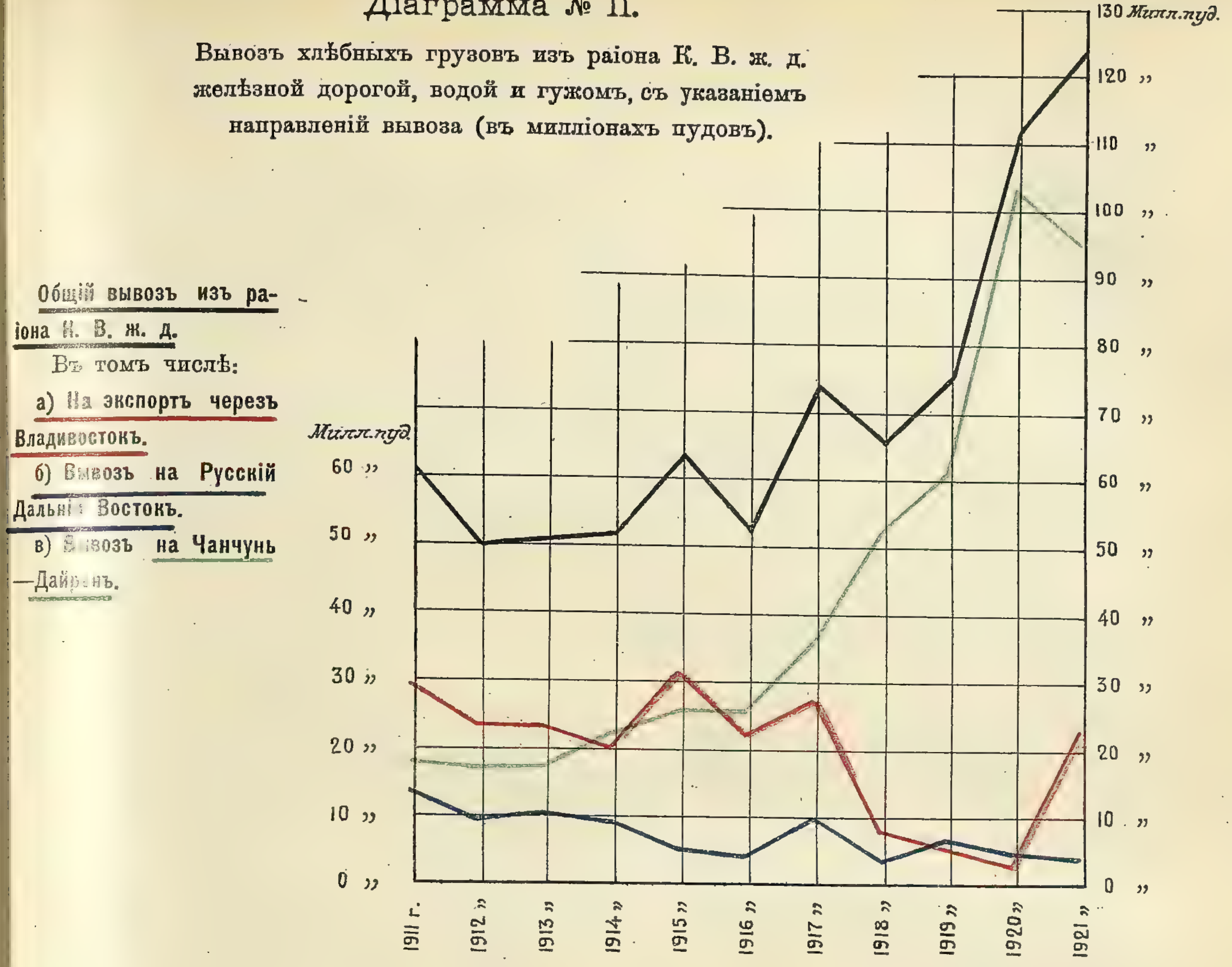
Перевезено:

	Пшеницы, муки, бобовъ и жмыховъ.	Прочихъ хлѣбныхъ грузовъ.
1911—1915 гг.	85,8%	14,2%
1916—1920 »	88,6%	11,4%
Перевозки же 1921 года дали .	92,8%	7,2%

Такимъ образомъ, доля экспортныхъ хлѣбовъ въ общей массѣ перевозокъ за послѣднее пятилѣтіе значительно повысилась, по сравненію съ предъидущимъ пятилѣтіемъ, за счетъ относительнаго сокращенія перевозокъ прочихъ—т.-е., главнымъ образомъ, коренныхъ китайскихъ—хлѣбовъ.

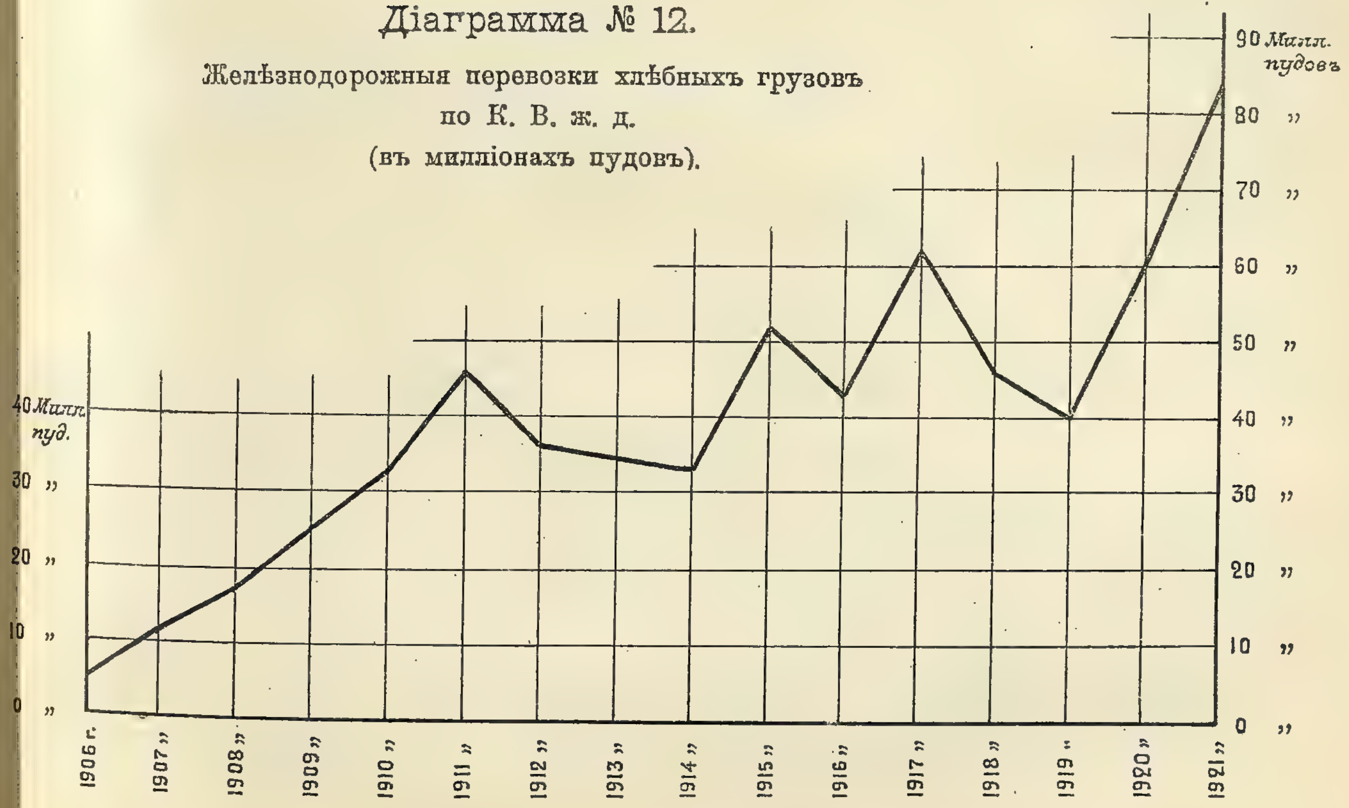
Діаграмма № 11.

Вывозъ хлѣбныхъ грузовъ изъ раіона К. В. ж. д. желѣзной дорогой, водой и гужомъ, съ указаніемъ направленій вывоза (въ милліонахъ пудовъ).



Діаграмма № 12.

Желѣзнодорожныя перевозки хлѣбныхъ грузовъ по К. В. ж. д. (въ милліонахъ пудовъ).



Отдѣльные виды хлѣбовъ; торговля ими.

Торговля *коренными китайскими хлѣбами*, изъ которыхъ въ болѣе сѣверномъ районѣ на первомъ мѣстѣ стоитъ гуцза, а въ болѣе южномъ—гаолянъ, распространена по всей Сѣверной Маньчжуріи,—всюду, гдѣ есть китайское населеніе.

Какъ и ранѣе, эти хлѣба идутъ въ районы новой колонизаціи, гдѣ своего хлѣба недостаточно, и въ скотоводческія мѣстности Монголіи; кромѣ того, нѣкоторое количество этихъ хлѣбовъ доставляется въ крупные мѣстные неземледѣльческіе центры, гдѣ сосредоточено китайское населеніе: въ города и торговые поселки, на лѣсныя концессіи, горные промысла и т. д. Эти же хлѣба (гаолянъ, кукуруза) идутъ на мѣстные ханшинные и винокуренные заводы.

Со времени постройки Китайской Восточной жел. дороги и эти хлѣба стали требоваться дальнимъ рынкомъ, правда, не Европой и не Японіей, а внутреннимъ Китаемъ.

Въ годы неурожая въ тѣхъ или другихъ провинціяхъ Китая—а рѣдкій годъ проходитъ безъ неурожая въ той или другой провинціи—значительныя количества гаоляна, гуцзы въ обрушенномъ и необрушенномъ видѣ, кукурузы и др. хлѣбовъ вывозятся изъ Маньчжуріи во внутренній Китай. Въ частности, вывозъ исконныхъ китайскихъ хлѣбовъ былъ весьма великъ въ прошлую кампанію, когда отправка туземныхъ хлѣбовъ съ К. В. ж. д. достигала 3 милл. пуд. въ годъ; наоборотъ, хорошій урожай въ Китаѣ въ 1921 году нѣсколько понизилъ спросъ на эти хлѣба въ кампанію 1921—1922 гг.

Сѣверная Маньчжурія отправляетъ туземные хлѣба какъ съ южной, такъ и съ западной линіи К. В. ж. д.; отправки ихъ съ восточной линіи незначительны.

Главную массу гуцзы, мицзы и цзицзы даютъ мѣстности съ большими распашками цѣлинныхъ земель, на которыхъ въ первые годы послѣ обращенія ихъ подъ обработку сѣются исключительно эти хлѣба. Такими мѣстностями являются вновь колонизованные районы, тяготѣющіе къ станціямъ западной линіи.

Гаолянъ поставляется, главнымъ образомъ, районами южной линіи, гдѣ климатическія условія для произрастанія его болѣе благопріятны, чѣмъ въ Хэйлунцзянской провинціи.

Вся торговля коренными китайскими хлѣбами находится въ рукахъ китайцевъ; ни европейцы, ни японцы въ этой торговлѣ не участвуютъ, исключая лишь винокуренныя предпріятія и просорушки, скупающія зерно для переработки.

Производство *пшеницы* въ Сѣверной Маньчжуріи появилось и стало развиваться первоначально подъ вліяніемъ спроса русскаго населенія. Позже появились требованія на маньчжурскую пшеницу во внутренній Китай, а съ 1917 года регулярный спросъ на этотъ продуктъ предъявила Японія съ Кореей, куда и раньше отправлялись нѣкоторыя количества маньчжурской пшеницы.

Устойчивыя и все возрастающія требованія рынка вызвали за первое и, особенно, второе десятилѣтіе XX вѣка замѣтный ростъ доли пшеницы въ общей пропорціи посѣвовъ, сборовъ и перевозокъ.

Такъ какъ спросъ на пшеницу сначала былъ предъявленъ русскимъ Дальнимъ Востокомъ, производство этого хлѣба, прежде всего, развилось въ мѣстностяхъ, болѣе близкихъ къ этому рынку сбыта, т.-е. въ районѣ западной и восточной линіи и нижняго плеса р. Сунгари, въ тѣхъ уѣздахъ, гдѣ почвенныя и климатическія условія наиболѣе благопріятствуютъ произрастанію этого злака. Позже, производство пшеницы продвинулось и на югъ, гдѣ, однако, посѣвы пшеницы и до настоящаго времени, особенно южнѣе р. Лалинхэ, незначительны.

Въ 1920 году неурожай пшеницы во многихъ странахъ, поставляющихъ этотъ хлѣбъ на міровой рынокъ, низкія цѣны на серебро, сравнительная дешевизна закупленной въ части еще на бумажные рубли маньчжурской пшеницы и наличіе тоннажа создали для маньчжурской пшеницы исключительно благопріятную конъюнктуру, давъ ей возможность въ весьма большихъ количествахъ проникнуть на европейскіе рынки. Въ 1920 и началѣ 1921 г. былъ реализованъ не только урожай 1920, но и значительные остатки урожая двухъ предшествующихъ лѣтъ.

Однако, уже въ слѣдующемъ 1921 г. обстановка рѣзко измѣнилась. Міровой урожай въ этомъ году оказался удовлетворительнымъ, міровыя цѣны на пшеницу упали, повысились расцѣнки серебра. При такихъ условіяхъ маньчжурская пшеница могла бы вновь пойти въ Европу лишь при весьма пониженныхъ сравнительно съ 1920 г. цѣнахъ. Между тѣмъ, урожай пшеницы въ Маньчжуріи въ 1921 г. въ количественномъ отношеніи былъ невысокимъ, и цѣны пшеницы, закупленной уже на серебро, не подходили для европейскаго рынка. Столь неблагопріятныя для экспорта обстоятельства были еще усилены широко распространившимися слухами о предстоящихъ значительныхъ закупкахъ для голодающей Россіи и воспоминаніями объ удачныхъ продажахъ минувшей кампаніи.

Все это сдѣлало маньчжурскую пшеницу недоступной не только для европейскаго, но даже и для японскаго рынка, и до начала 1922 г. на маньчжурскомъ рынкѣ не было никакихъ сдѣлокъ съ пшеницей, за исключеніемъ небольшихъ покупокъ мѣстныхъ и приморскихъ мукомоловъ въ предѣлахъ текущей потребности ихъ мельницъ.

Если культура пшеницы въ Сѣверной Маньчжуріи появилась и развилась подъ вліяніемъ требованія сѣвернаго рынка—русскаго, то производствомъ *бобовъ* въ современномъ его масштабѣ Маньчжурія обязана другимъ рынкамъ—Японіи, Китаю и, отчасти, Европѣ.

Въ отличіе отъ пшеницы, бобы культивировались въ Маньчжуріи издавна. Однако, еще нѣсколько десятковъ лѣтъ тому назадъ они имѣли меньшее значеніе для экономики страны, нежели гаолянъ и гуцза.

До половины XIX вѣка все производство бобовъ шло для мѣстнаго потребленія. Лишь послѣ того, какъ въ срединѣ XIX вѣка жмыхи стали примѣняться въ качествѣ удобренія, бобы появились на широкомъ рынкѣ.

Однако, еще въ семидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія весь экспортъ изъ Маньчжуріи (по даннымъ китайской таможни въ Инкоу) ограничивался въ среднемъ за годъ около 5,9 милл. пудовъ бобовъ, 4 милл. пуд. жмыховъ и 62 тыс. пуд. бобоваго масла, общей цѣнностью около $2^1/_2$ милл. рублей. Послѣ японо-китайской войны (1895 г.) бобы и жмыхи проникли въ Японію, а послѣ русско-японской войны (1904—1905 гг.), когда уже существовала желѣзная дорога, —также и на болѣе отдаленные рынки.

Русско-японская война имѣла для развитія культуры бобовъ такое же значеніе, какъ и для пшеницы: вслѣдъ за усиленнымъ требованіемъ продукта для арміи, вызвавшимъ развитіе производства, наступило рѣзкое паденіе спроса послѣ окончанія войны; мѣстная торговля вынуждена была искать новыхъ рынковъ сбыта и нашла эти рынки какъ въ Европѣ, такъ (отчасти) и въ Америкѣ.

Европейская война 1914—1918 гг. послужила новымъ толчкомъ къ развитію производства бобовъ и переработки ихъ; особенно великъ оказался спросъ на бобовое масло.

Площадь посѣвовъ бобовъ, ихъ сборъ и товарные избытки годъ отъ года продолжаютъ расти, но въ этомъ ростѣ пшеница за послѣднія десять лѣтъ обгоняла бобы.

Сравненіе данныхъ о перевозкахъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, а также общемъ вывозѣ изъ района Китайской Восточной желѣзной дороги за послѣднія одиннадцать лѣтъ даетъ слѣдующія цифры:

Перевезено по желѣзной дорогѣ:

	Бобовъ и жмыховъ.	%%	Пшеницы и муки.	%%
среднее за 1911—1915	26,7 милл. пуд.	100.	8,0 милл. пуд.	100.
» » 1916—1920	27,2 » »	102.	17,3 » »	217.
» 1921	49,1 » »	184.	27,5 » »	345.

Всего вывезено изъ Сѣверной Маньчжуріи (желѣзною дорогою, водой и гужомъ):

		%%		%%
среднее за 1911—1915	36 милл. пуд.	100.	6 милл. пуд.	100.
» » 1916—1920	44 » »	133.	20 » »	333.
» 1921	71 » »	199.	35 » »	583.

1921 годъ характеризуется особеннымъ развитіемъ производства и вывоза пшеницы. Однако, въ послѣдующіе годы ей придется, вѣроятно, выдержать трудную борьбу на дальнихъ рынкахъ сбыта, особенно въ виду того, что емкость ближнихъ русскихъ рынковъ имѣетъ тенденцію къ сокращенію.

Гречихѣ принадлежитъ видное мѣсто въ ряду другихъ культуръ Сѣверной Маньчжуріи. Этотъ злакъ произрастаетъ при весьма краткомъ вегетаціонномъ періодѣ (при посѣвѣ въ іюлѣ она созрѣваетъ въ сентябрѣ); поэтому при выяснившихся плохихъ всходахъ какого-нибудь хлѣба поле обыкновенно пересѣвается гречихой. Этимъ объясняется, что производство гречихи обычно велико именно въ годы плохого урожая какого-либо хлѣба. Значительный сборъ гречихи въ 1921 г. и дешовыя цѣны ея въ этомъ году объясняются именно тѣмъ, что гречихой были пересѣяны поля съ неудавшимися въ этомъ году посѣвами пшеницы и нѣкоторыхъ другихъ хлѣбовъ.

Посѣвы гречихи имѣются по Сѣверной Маньчжуріи всюду. Въ нѣкоторой части гречиха потребляется китайскимъ населеніемъ, другая часть поступаетъ на мѣстный рынокъ и идетъ либо для мѣстнаго русскаго населенія, либо вывозится въ сосѣднія русскія области. За время войны 1914—1918 гг. значительныя количества гречихи были закуплены для нуждъ русской арміи.

Культура *овса* появилась въ Маньчжуріи всецѣло подъ вліяніемъ русскаго спроса; овесъ потребовался, какъ фуражъ для русскихъ войскъ, расположенныхъ въ Маньчжуріи.

Главнымъ рынкомъ для овса до сего времени является рынокъ мѣстный; кромѣ того, существуетъ вывозъ овса въ русскія дальневосточныя области, правда, значительно сократившійся за послѣднее время. На сокращеніе спроса китайскій земледѣлецъ уже отвѣтилъ сокращеніемъ площади посѣвовъ овса. Малое производство овса держитъ цѣны на него на высокомъ, сравнительно съ другими хлѣбами, уровнѣ.

Производство овса сосредоточено, главнымъ образомъ, въ Цицикарскомъ районѣ.

Ячмень идетъ преимущественно на мѣстный рынокъ—для потребленія китайскаго населенія, на кормъ скоту, для пивоваренія; нѣкоторое количество ячменя вывозится въ сосѣднія русскія области. Посѣвы ячменя распространены по всей Сѣверной Маньчжуріи, но нигдѣ они не достигаютъ большихъ размѣровъ. Большіе, чѣмъ въ другихъ мѣстностяхъ, посѣвы встрѣчаются во вновь колонизованныхъ районахъ.

Сѣверная и южная хлѣботорговыя области.

Развитіе сельско-хозяйственнаго промысла и хлѣбнаго производства не шло одинаковымъ путемъ для всей Сѣверной Маньчжуріи.

Всю Сѣверную Маньчжурію можно раздѣлить, въ грубыхъ чертахъ, на двѣ области: южную—сплошную территорію болѣе стараго китайскаго заселенія и сѣверную—территорію недавней колонизаціи съ вкрапленными пятнами давнихъ поселеній.

Первая область—это все правобережье р. Сунгари, за исключеніемъ нѣкоторыхъ неудобныхъ и удаленныхъ отъ старыхъ центровъ мѣстностей въ районѣ нижняго плеса р. Сунгари и восточной линіи, а также лѣвобережный районъ южной линіи отъ Чанчуня до Лаошаогоу.

Вторую область составляетъ вся Хэйлунцзянская провинція и монгольскія земли по лѣвому берегу р. Сунгари, нынѣ вошедшія въ составъ Гиринской провинціи.

Хозяйство южной области развивалось гораздо болѣе ровнымъ темпомъ, чѣмъ сѣверной. Издавна всѣ, или почти всѣ, удобныя земли здѣсь были заняты и въ значительной степени распаханы и засѣяны привычными хлѣбами, гаоляномъ, бобами, гуцзой, кукурузой и т. д.

Переселенцы, хлынувшіе въ сѣверную область въ послѣднія десятилѣтія XIX вѣка, не имѣли возможности освоить всѣхъ свободныхъ земель; до нынѣшняго времени здѣсь имѣются значительныя пригодныя подъ пашни пространства.

На новыхъ мѣстахъ засельщики примѣняли привычные пріемы земледѣлія, сѣяли гаолянъ, гуцзу и т. д.

Съ постройкой желѣзной дороги полунатуральное хозяйство, существовавшее одинаково и на сѣверѣ, и на югѣ, превратилось въ денежное. Массовой спросъ побудилъ земледѣльца къ увеличенію посѣвовъ товарныхъ хлѣбовъ.

На сѣверѣ земледѣлецъ имѣлъ возможность, развивая посѣвы привычныхъ хлѣбовъ, начать посѣвы новыхъ—пшеницы и овса; эти хлѣба, подъ вліяніемъ рынка, далеко обогнали по размѣрамъ производства тоже увеличивавшіеся, но менѣе выгодные старые хлѣба—гаолянъ, гуцзу и т. п.

На югѣ положеніе было инымъ. Здѣсь преобладало требованіе на бобы, производство которыхъ годъ отъ году увеличивалось за счетъ распашки свободныхъ пространствъ, а также за счетъ сокращенія производства гаоляна, гуцзы и другихъ исконныхъ хлѣбовъ. Спросъ на пшеницу здѣсь былъ меньше, чѣмъ на бобы; свободныхъ земель, за счетъ которыхъ можно было бы развить посѣвы пшеницы, не было; вдобавокъ, почвы района южной линіи, особенно южнѣе р. Лалинхэ, не благопріятствовали культурѣ пшеницы.

Наконецъ, и климатическія условія юга мало содѣйствовали росту посѣвовъ пшеницы, предпочитающей болѣе сухія зоны.

По этимъ причинамъ пшеница не проникла въ большихъ размѣрахъ въ Гиринскую провинцію; значительные ея посѣвы расположились только въ низовьяхъ р. Сунгари, въ Нинъ-ань-сянѣ (Нингутѣ), меньше въ Бодунэскомъ районѣ и вблизи харбинскихъ мельницъ—сѣвернѣе р. Лалинхэ. Гиринская провинція осталась райономъ преимущественнаго распространенія бобовъ и гаоляна.

Наоборотъ, сѣверные—новые — районы продолжали развивать посѣвы столь выгодной пшеницы и овса, не оставляя въ то же время и производства бобовъ, которыхъ не хватало въ южномъ районѣ для удовлетворенія всѣхъ требованій рынка.

Увеличеніе производства пшеницы здѣсь происходило за счетъ распашки новыхъ земель; одновременно съ ростомъ посѣвовъ пшеницы и овса, росли, хотя и въ меньшей степени, посѣвы бобовъ и гуцзы, а въ болѣе мягкомъ климатѣ—и гаоляна.

Въ общемъ количествѣ хлѣба, поступающаго въ торговый оборотъ, отдѣльные хлѣба составляютъ:

	Пшеница.	Бобы.	Прочіе хлѣба.	ВСЕГО.
	(Милліоны пудовъ).			
Сѣверная область (Цицикарскій, Аньдинскій, Харбинскій и Нижне-Сунгарійскій районы)	26,7	35,3	6,7	68,7
Южная область (Восточный, Южный и Бодунэскій районы)	9,2	28,8	6,5	44,5
	Или въ процентахъ.			
Сѣверная область	38,9%	51,4%	9,7%	100%
Южная область	20,7%	64,7%	14,6%	100%

Хлѣбная торговля сѣвера и юга.

Южная область находится подъ весьма сильнымъ вліяніемъ близкаго къ ней рынка—Чанчуня—Дайрена.

Это вліяніе создаетъ значительныя различія въ хлѣбной торговлѣ сѣверной и южной областей.

Для фирмъ, работающихъ на западной и восточной линіи К. В. ж. д. и Чанчунь, и Дайренъ являются удаленными пунктами, для поддержанія связи съ которыми необходимы особыя усилія и спеціальныя, отнимающія время поѣздки. Дайренъ является такимъ пунктомъ и для южной линіи. Наоборотъ, Чанчунь служитъ для южной линіи тѣмъ же, чѣмъ Харбинъ—для западной и восточной. Это ближайшій крупный торговый центръ, куда купцу приходится совершать постоянныя поѣздки по торговымъ дѣламъ, куда сбываются и гдѣ закупаются товары, гдѣ имѣются банки—вообще, гдѣ сосредоточена вся торговая жизнь области.

Чанчунь располагаетъ значительными капиталами, вливающимися во всѣ резервуары торговой жизни тяготѣющей къ нему области. Хлѣбныя фирмы южной линіи, связанныя съ Чанчунемъ, широко пользуются японскимъ кредитомъ.

Непосредственное вліяніе Чанчунскаго рынка простирается на районъ всей южной линіи, до ст. Шуанченпу включительно.

Однако, за послѣдніе годы неурядицы торговой жизни въ полосѣ К.В.ж.д. и во Владивостокѣ, въ связи съ общероссійскими потрясеніями, привлекли къ Чанчуню вниманіе китайскихъ фирмъ, работающихъ и внѣ предѣловъ южной линіи,—въ другихъ районахъ Сѣверной Маньчжуріи.

Недостатокъ подвижного состава и высокіе тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ на К. В. ж. д. обусловили необычайное развитіе за послѣдніе годы существовавшаго и ранѣе гужевого вывоза хлѣба изъ района К. В. ж. д. на станціи Южно-Маньчжурской и Гиринъ - Чанчунской ж. д., а также гужевой доставки изъ Чанчуня на сѣверъ разныхъ товаровъ, необходимыхъ въ быту китайскаго населенія. Гужевой транспортъ, захватившій въ свою сферу столь отдаленные центры Хэйлунцзянской провинціи, какъ Цицикаръ, Аньда, Байцюань и Суйхуа, установилъ нѣкоторую связь между Чанчунемъ и этими мѣстными центрами.

На югѣ развитая хлѣбная торговля появилась раньше, чѣмъ на сѣверѣ. Значительные избытки и устойчивый спросъ послужили фундаментомъ для постепеннаго созданія мощной хлѣботорговой организаціи, которая еще болѣе окрѣпла при постоянной связи и финансовой поддержкѣ Чанчуня.

Напротивъ, на сѣверѣ хлѣбная торговля весьма долго обслуживала лишь ближайшій рынокъ. Выступивъ для широкой дѣятельности въ то время, когда вновь колонизованные районы начали выбрасывать на рынокъ значительныя массы хлѣба, она была лишена поддержки банковскаго капитала и не имѣла тѣсной связи съ главными рынками сбыта.

Разница въ характерѣ торговли юга и сѣвера особенно ярко сказалась въ тяжкіе годы кризиса 1918—1920 гг. Кризисомъ этихъ лѣтъ фирмы сѣверной половины страны были потрясены несравненно сильнѣе, чѣмъ фирмы южныя.

Мощность южныхъ фирмъ и сравнительная слабость сѣверныхъ обусловливаетъ многія различія въ характерѣ торговли сѣвера и юга.

Именно этимъ объясняется исключительное развитіе посредничества постоялыхъ дворовъ при скупкѣ хлѣба на сѣверѣ, чего нѣтъ на югѣ; этимъ же обусловлено паденіе значенія уѣздныхъ торговыхъ центровъ на югѣ, гдѣ хлѣбная торговля все болѣе приближается къ типу станціонной торговли; сокращеніе срочныхъ сдѣлокъ на сѣверѣ и одновременное широкое существованіе ихъ на югѣ должно быть отнесено за счетъ различія между мощной, финансируемой Чанчунемъ торговлей юга и болѣе слабой, оставшейся безъ кредита торговлей сѣвера.

Экспортныя направленія.

Какъ указано выше, хлѣбная торговля Сѣверной Маньчжуріи носитъ ясно выраженный характеръ экспортной торговли. 84% всего перевезеннаго по Кит. Вост. жел. дор. за послѣднее десятилѣтіе хлѣба было отправлено на вывозъ, а изъ всего вывезеннаго (желѣзною дорогою, гужомъ и водою) изъ района К. В. ж. д. хлѣба около 90% ушло за предѣлы Маньчжуріи.

Главная масса коммерческихъ операцій имѣетъ дѣло съ хлѣбомъ, въ концѣ-концовъ, направляемымъ въ порты—Дайренъ и Владивостокъ. Остальная часть хлѣба либо также вывозится изъ предѣловъ Маньчжуріи: въ Забайкалье—черезъ ст. Маньчжурія, на Амуръ—по р. Сунгари, въ Приморье—черезъ ст. Пограничная и въ Китай—черезъ Чанчунь—Мукденъ, либо идетъ на потребленіе въ мѣстныхъ городскихъ центрахъ и station неземледѣльческихъ поселеніяхъ.

Значеніе вывоза хлѣба въ Сибирь для маньчжурской хлѣбной торговли въ послѣднее время не велико. Изъ всего количества хлѣба, вывезеннаго сюда изъ Сѣверной Маньчжуріи за послѣднее десятилѣтіе желѣзной дорогой, водой и въ незначительныхъ количествахъ гужомъ, направлено лишь около 11%.

Отправки на Владивостокъ, колеблясь въ послѣднемъ десятилѣтіи между 19 и 31 милл. пуд. (среднее для 1911—17 г. 24,8 милл. пуд.), продолжались въ этихъ размѣрахъ до 1918 г., когда произошло рѣзкое сокращеніе экспорта, продолжавшееся и два послѣдующихъ года.

Отправки на Дайренъ, сначала незначительныя, въ дальнѣйшемъ развивались быстрѣе, чѣмъ отправки на Владивостокъ, однако, до начала европейской войны отставая отъ нихъ. Съ начала европейской войны значеніе Дайренскаго рынка для Сѣверной Маньчжуріи рѣзко возросло, а послѣ русской революціи этотъ рынокъ сталъ доминирующимъ. Несмотря на то, что вторая половина 1920 и 1921 г. дали значительное увеличеніе экспорта на Владивостокъ, преобладающее значеніе Дайренскаго рынка для Сѣверной Маньчжуріи сохранилось до сихъ поръ.

Распредѣленіе хлѣба, вывозимаго изъ Сѣверной Маньчжуріи (желѣзною дорогой, водой и гужомъ) по направленіямъ представлено ниже (діаграмма № 11):

Годы.	Всего вывезено (милліоны пудовъ).	Въ томъ числѣ на					
		Русскій Дальній Востокъ.	Владивостокъ.	Чанчунь—Дайренъ.	Русскій Дальній Востокъ.	Владивостокъ.	Чанчунь—Дайренъ.
		Милліоны пудовъ.			Проценты.		
1911	61	14	29	18	22	48	30
1912	50	10	23	17	20	46	34
1913	51	11	23	17	22	45	33
1914	52	10	20	22	19	39	42
1915	63	6	31	26	10	49	41
1916	53	5	22	25	9	41	50
1917	74	11	27	36	15	36	49
1918	66	5	8	53	8	12	80
1919	75	8	6	61	11	8	81
1920	112	6	3	103	4	3	93
1921	124	5	23	96	4	19	77

Въ среднемъ за одиннадцать послѣднихъ лѣтъ въ русскія дальневосточныя области вывезено 11%, на Владивостокъ—28% и на Чанчунь—Дайренъ—61%.

Схема хлѣботорговли.

Экспортный характеръ хлѣботорговыхъ операцій налагаетъ отпечатокъ на все строеніе торговли.

Торговый процессъ начинается собираніемъ хлѣба отъ земледѣльца, которое производится въ глубинѣ страны—въ деревняхъ и торговыхъ центрахъ уѣздовъ и на рѣчныхъ пристаняхъ.

Дальнѣйшая операція—это подвозъ хлѣба къ желѣзной дорогѣ гужомъ (хлѣбными фирмами и самими земледѣльцами) и водою.

На станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, и отчасти пристаняхъ, выполняется, затѣмъ, формированіе партій и производится храненіе ихъ въ ожиданіи отправки.

Вслѣдъ за этимъ совершается доставка хлѣба по желѣзной дорогѣ въ порты и дальнѣйшая его отправка, связанная со сбытомъ готовыхъ партій, чѣмъ завершается система хлѣботорговаго обращенія Маньчжуріи; послѣ этого маньчжурскій хлѣбъ становится уже достояніемъ мірового рынка.

Въ зависимости отъ того, что функціи хлѣбной торговли весьма отличаются въ отдѣльныхъ послѣдовательныхъ звеньяхъ хлѣботорговаго обращенія,—весьма различенъ какъ характеръ торговыхъ операцій, такъ и составъ участниковъ ихъ для каждаго изъ этихъ звеньевъ.

По характеру функцій необходимо отличать: а) торговлю уѣздныхъ центровъ, б) торговлю пристаней, в) торговлю станцій, г) торговлю крупныхъ областныхъ центровъ и, наконецъ, д) торговлю портовъ.

Изъ крайнихъ звеньевъ этой цѣпи—уѣздные центры заняты исключительно собираніемъ хлѣба отъ производителей, а порты—только сбытомъ сформированныхъ готовыхъ партій. Торговля промежуточныхъ звеньевъ, послѣдовательно отъ уѣзднаго центра къ порту, все меньше имѣетъ дѣло съ собираніемъ хлѣба и все больше—со сбытомъ партій, которыя формируются въ этихъ же промежуточныхъ звеньяхъ.

2. Хлѣботорговые районы.

Хлѣбное производство и хлѣбная торговля, тяготѣющія въ Кит. Вост. жел. дорогѣ охватываютъ территорію 46 уѣздовъ Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій (перечисленныхъ въ главѣ второй).

Территорія этихъ уѣздовъ покрыта пашнями, за исключеніемъ разрывовъ, существующихъ въ гористыхъ мѣстностяхъ восточной линіи, болотистыхъ и солонцовыхъ площадей между р. Сунгари и Нонни, а также разрозненно расположенныхъ на окраинахъ площадей съ выходами горныхъ породъ.

Одни и тѣ же хозяйственные и бытовые навыки населенія, принадлежащаго къ одной и той же народности, одни и тѣ же воздѣлываемые хлѣба—обусловили одинаковое, въ общемъ, строеніе торговли на всемъ сплошномъ земледѣльческомъ пространствѣ. Однако, въ зависимости отъ тяготѣнія къ тѣмъ или другимъ рынкамъ, отъ путей сообщенія, обслуживающихъ хлѣбную торговлю, и, наконецъ, отъ климатическихъ и почвенныхъ условій, въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи намѣчается нѣсколько отдѣльныхъ (совпадающихъ съ земледѣльческими) хлѣботорговыхъ районовъ, имѣющихъ свои особенности.

Эти районы были уже опредѣлены въ главѣ второй. Мы остановимся на характеристикѣ ихъ хлѣботорговой работы.

Цицикарскій районъ—расположенъ по обоимъ берегамъ р. Нонни и состоитъ изъ недавно заселенныхъ мѣстностей.

Въ этомъ районѣ русскія войска черпали для себя снабженіе въ большей степени, чѣмъ въ другихъ частяхъ Маньчжуріи. Здѣсь (ст. Фуляэрди) все время были расположены въ большомъ количествѣ охранныя (въ частности, кавалерійскія) воинскія части.

Хлѣбная торговля существовала здѣсь до послѣдняго времени въ мало развитыхъ формахъ; мѣстные китайскіе хлѣботорговцы, скупая хлѣбъ, обычно на станціяхъ же продавали его крупнымъ русскимъ фирмамъ или воинскимъ частямъ. Неокрѣпшая хлѣбная торговля чрезвычайно тяжело пережила торговый кризисъ 1918—1920 гг.— понынѣ фирмы еще не оправились и не пользуются такой солидной репутаціей, какъ фирмы южной линіи.

Отправки хлѣба въ Чанчунь и Дайренъ мѣстными фирмами производятся только въ исключительныхъ случаяхъ за свой страхъ и рискъ; обычно весь хлѣбъ продается экспортерамъ на станціяхъ же.

Торговый хлѣбный фондъ Цицикарскаго района, сравнительно съ другими, не великъ. Общее количество хлѣба, поступающаго изъ этого района на рынокъ, опредѣляется въ 6,8 милл. пуд., въ томъ числѣ 2,3 милл. пуд. пшеницы, 3,2 милл. пудовъ бобовъ и 1,3 милл. пуд. прочихъ хлѣбовъ.

Цицикарскій районъ въ кампанію 1920—1921 гг. отправлялъ бобы на экспортъ черезъ Владивостокъ и Дайренъ; пшеница также шла на экспортъ черезъ тотъ и другой портъ; овесъ сбывался харбинскимъ коммерсантамъ, которые перепродавали его для нуждъ воинскихъ частей въ Забайкалье и Приморье, а также въ г. Харбинъ.

Коренные китайскіе хлѣба—гуцза и другіе—изъ описываемаго района въ сравнительно большихъ количествахъ вывозятся въ прилегающія области Монголіи.

Кромѣ перечисленныхъ уѣздовъ, къ станціи Цицикаръ иногда подвозятъ хлѣбъ (главнымъ образомъ пшеницу) также и нѣкоторые уѣзды, тяготѣющіе къ ст. Аньда, какъ напримѣръ, Бай-цюань-сянъ, Кэ-шань-сянь и Линъ-дянь-сянь.

Съ другой стороны основные уѣзды описываемаго района нерѣдко везутъ свой хлѣбъ на продажу на ст. Аньда въ направленіи общаго движенія грузового хлѣбнаго потока.

Съ теченіемъ времени, по мѣрѣ заселенія мѣстностей между ст. Аньда и Цицикаръ, границы между Цицикарскимъ и Аньдинскимъ районами стираются, и эти два района въ будущемъ, вѣроятно, должны будутъ разсматриваться какъ нѣчто единое.

Юго-западная часть района (уѣздъ Цзинъ-синъ-сянь) имѣетъ тяготѣніе къ г. Таонаньфу, куда этотъ уѣздъ сбываетъ часть своего хлѣба, и откуда онъ (черезъ Чженцзятунь) получаетъ въ значительномъ количествѣ товары, необходимые въ быту китайскаго населенія.

Ранѣе къ Цицикарскому району тяготѣли уѣзды Тай-лай-сянь и западная часть района ст. Аньда. Нынѣ Тай-лай-сянь направляетъ всѣ свои грузы на Бодунэ и отчасти на Аньда, откуда уѣздъ получаетъ необходимые для него товары; точно такъ-же и западная часть района ст. Аньда нѣсколько лѣтъ тому назадъ, послѣ того какъ ст. Аньда пріобрѣла привилегированное положеніе, стала везти свой хлѣбъ только на эту станцію.

Кромѣ желѣзной дороги, прорѣзывающей описываемый районъ, здѣсь имѣется водный путь по р. Нонни, обслуживающій сообщеніе сѣверной части района съ центромъ его—г. Цицикаромъ, и рядъ грунтовыхъ путей.

Гужевой вывозъ хлѣба на Ю.-М. и Гир.-Чанч. жел. дор. изъ описываемаго района не достигалъ большихъ размѣровъ въ виду значительности разстояній и отсутствія постоянныхъ торговыхъ связей съ фирмами Чанчуня, мало заинтересованными въ отдаленномъ Цицикарскомъ районѣ.

Отправки хлѣбныхъ грузовъ въ описываемомъ районѣ производятъ двѣ станціи—Фуляэрди и Цицикаръ. Въ настоящее время, послѣ расформированія русскихъ воинскихъ частей, поселокъ Фуляэрди утратилъ былое значеніе; вмѣстѣ съ этимъ измѣнился и характеръ операцій ст. Фуляэрди, имѣющихъ теперь лишь вспомогательное значеніе къ операціямъ ст. Цицикаръ.

Значеніе для хлѣбной торговли ст. Цицикаръ, наоборотъ, съ развитіемъ хлѣбнаго производства въ описываемомъ районѣ увеличилось.

Аньдинскій районъ расположенъ въ районѣ недавней колонизаціи, между рр. Сунгари и Нонни, главнымъ образомъ на сѣверъ отъ желѣзной дороги. Позднее заселеніе этого района объясняется плохими—солончаковыми и заболоченными—почвами въ районѣ желѣзной дороги и удаленностью отъ жилыхъ центровъ хорошихъ земель сѣверной части района.

Въ торговый оборотъ сначала была вовлечена восточная часть этого района, болѣе близкая къ Харбину и р. Сунгари, которая заселилась прежде, чѣмъ западная. Въ эту пору хлѣбные избытки района поступали или непосредственно въ Харбинъ, или на станціи Дуйциньшань и Маньгоу, и весь районъ составлялъ часть болѣе стараго Харбинскаго района. Значительно позже были колонизованы отдаленные уѣзды—сначала Тунъ-бей-сянь, Бай-цюань-сянь, позже Кэ-шань-сянь и Лунъ-мынь-сянь, а также близкіе, но худшіе уѣзды по почвамъ, Ань-да-сянь и Линъ-дянь-сянь.

До развитія хлѣбной торговли на ст. Аньда,—Линъ-дянь-сянь, Бай-цюань-сянь, Кэ-шань-сянь и Лунъ-мынь-сянь тяготѣли къ Цицикару.

Еще въ 1914 г. хлѣбныя отправки расположенной въ мало пригодной для земледѣлія мѣстности ст. Аньда достигали лишь 1½ милл. пуд.; значительные размѣры они приняли за послѣдующіе годы; такъ въ 1915 г. станція отправила 6,9 м. п., въ 1916 г.—5,9 м. п., въ 1917 г.—10,9 м. п., въ 1918 г.—5,1 м. п., въ 1919 г.—6,3 м. п., въ 1920 г.—8,3 м. п., въ 1921 г.—17,3 м. п.

Расцвѣтъ этой станціи начался уже во время европейской войны и въ началѣ, помимо успѣшной колонизаціи прилегающихъ районовъ, былъ обусловленъ случайными причинами. При общемъ недостаткѣ подвижного состава и крайнихъ затрудненіяхъ, связанныхъ съ отправкой грузовъ, деповская станція Аньда оказалась въ гораздо лучшемъ положеніи, чѣмъ сосѣднія станціи Маньгоу и Дуйциньшань. На ст. Аньда хлѣботорговцы могли получать вагоны гораздо легче и быстрѣе, чѣмъ на сосѣднихъ станціяхъ. Это обстоятельство побудило хлѣботорговцевъ, для которыхъ до тѣхъ поръ ст. Аньда не представляла интереса, перенести свою хлѣбную скупку на эту станцію.

Если для нѣкоторыхъ уѣздовъ ст. Аньда была на такомъ же разстояніи или немногимъ дальше, чѣмъ Маньгоу, то для другихъ, болѣе западныхъ, путь къ Аньда оказался ближе, чѣмъ къ Маньгоу и Дуйциньшаню.

Особенно удобнымъ сталъ подвозъ хлѣба къ ст. Аньда съ тѣхъ поръ, какъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ была основательно исправлена и приведена въ порядокъ дорога къ станціи отъ г. Байцюаня.

Развитіе хлѣбнаго производства въ богатыхъ сѣверныхъ уѣздахъ, для которыхъ Аньда была ближе, чѣмъ другія станціи, окончательно опредѣлило исключительное значеніе этой станціи, въ настоящее время стоящей по размѣрамъ хлѣбныхъ отправокъ на первомъ мѣстѣ на всей дорогѣ.

Вліяніе хлѣбной торговли этой станціи оказалось преобладающимъ для всѣхъ одиннадцати уѣздовъ, которые, въ концѣ-концовъ, составили единый хлѣботорговый районъ, значительно отличающійся отъ сосѣднихъ.

Описываемый районъ является наиболѣе мощнымъ изъ всѣхъ семи хлѣботорговыхъ районовъ Сѣверной Маньчжуріи. Торговый хлѣбный фондъ этого района*) опредѣляется въ 43,8 милл. пуд., изъ которыхъ 17,5 милл. пуд. приходится на пшеницу, 21,9 милл. пуд. на бобы и 4,4 милл. пуд. на остальные хлѣба, а въ текущую кампанію станціи этого района отправляютъ эти хлѣба и на восточную линію.

Эти огромныя количества естественно привлекли сюда для покупки зерна какъ экспортеровъ и мукомоловъ, такъ и болѣе мелкихъ коммерсантовъ, занятыхъ перепродажей хлѣба здѣсь же, вслѣдъ за его пріобрѣтеніемъ. Всѣ эти фирмы, вмѣстѣ съ китайскими, создали мощный хлѣботорговый аппаратъ.

Хлѣбный фондъ этого района обслуживаетъ какъ харбинскія и приморскія мельницы, такъ и экспортъ въ восточномъ (ранѣе) и южномъ (за послѣдніе годы) направленіи. Отсюда же значительныя количества хлѣба вывозились въ Сибирь. Гуцзой, гаоляномъ, кукурузой и др. хлѣбами южные уѣзды района снабжаютъ Монголію.

Въ отличіе отъ многихъ районовъ, описываемый районъ имѣетъ весьма развитую торговлю уѣздныхъ центровъ: Байцюань-сяня, Сандаогоу, Ванкунь-сяня, Цингань-сяня и др. Нѣкоторые изъ этихъ центровъ собираютъ хлѣбъ не только своихъ, но и чужихъ уѣздовъ (Байцюань-сянь, Ванкуй-сянь).

Кромѣ доминирующей въ районѣ ст. Аньда, значительныя операціи производятся на ст. Маньгоу, издавна стягивающей къ себѣ хлѣбъ изъ обширнаго района.

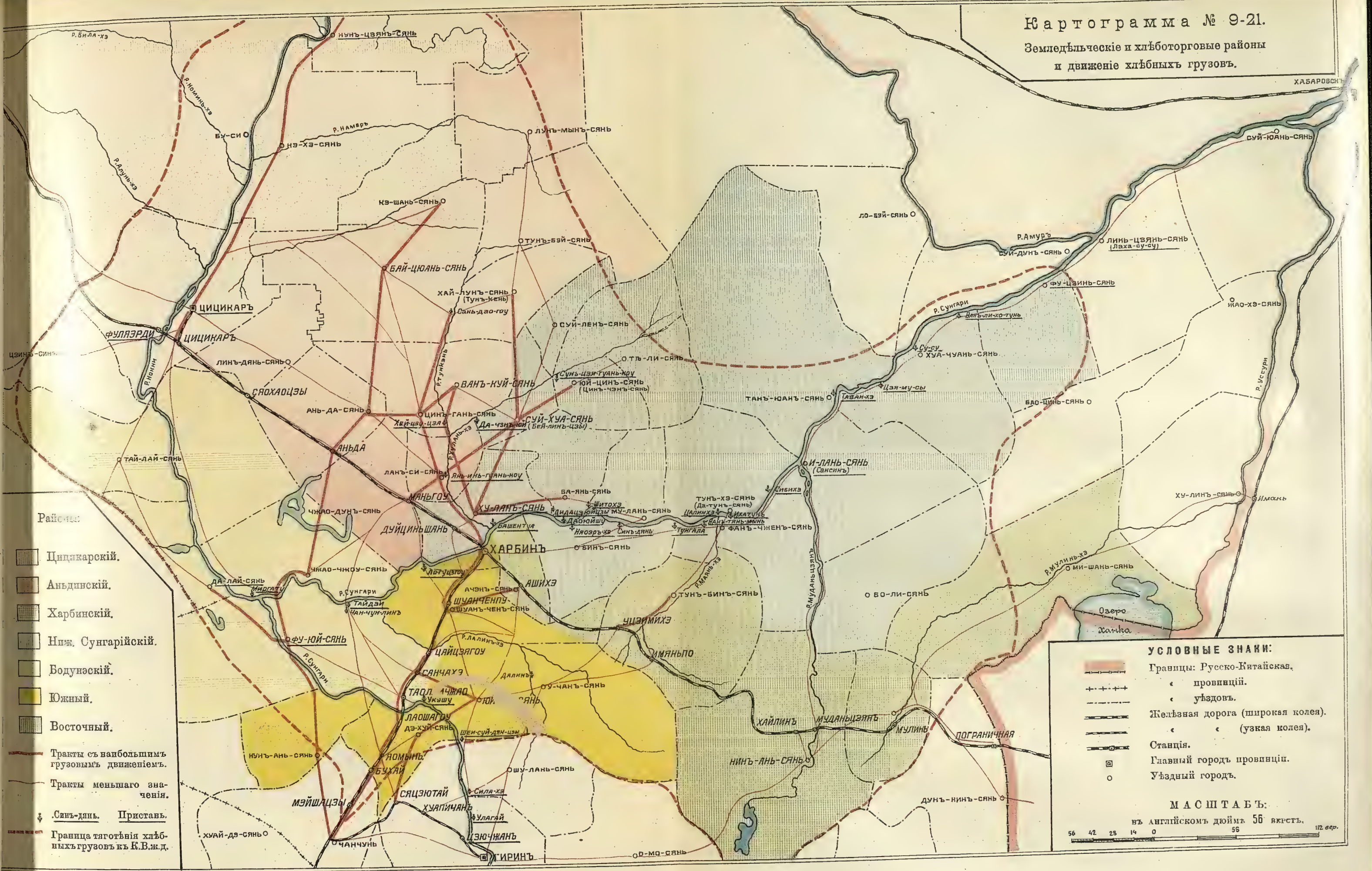
До появленія широкой хлѣбной торговли на ст. Аньда довольно большую торговлю вела ст. Сяохаоцзы, за послѣднее время рѣзко сократившая свои операціи въ пользу ст. Аньда и начавшая вновь развивать ихъ лишь въ кампанію 1921—1922 гг.

Районъ ст. Аньда имѣетъ для экспортной торговли большее значеніе, чѣмъ какой-нибудь другой районъ. Отсюда въ большихъ размѣрахъ, чѣмъ изъ какого-нибудь другого пункта Кит. Вост. жел. дор., производятся отправки готовыхъ партій непосредственно въ порты. Въ этомъ отношеніи со ст. Аньда конкурируетъ лишь Харбинскій узелъ.

Многія изъ мѣстныхъ крупныхъ китайскихъ фирмъ сами производятъ отправки хлѣба въ Дайренъ; въ другихъ районахъ такія отправки встрѣчаются рѣже.

---

*) Не считая уѣзда Тай-лай-сянь, часть котораго везетъ хлѣбъ на эту станцію.



Картограмма № 9-21.

Земледѣльческіе и хлѣботорговые районы и движеніе хлѣбныхъ грузовъ.

Районы:
Цицикарскій.
Андинскій.
Харбинскій.
Ниж. Сунгарійскій.
Будунэскій.
Южный.
Восточный.
Тракты съ наибольшимъ грузовымъ движеніемъ.
Тракты меньшаго значенія.
Сань-дянь. Пристань.
Граница тяготѣнія хлѣбныхъ грузовъ къ К.В.ж.д.
УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:
Границы: Русско-Китайская.
« провинцій.
« уѣздовъ.
Желѣзная дорога (широкая колея).
« « (узкая колея).
Станція.
Главный городъ провинціи.
Уѣздный городъ.
МАСШТАБЪ:
въ англійскомъ дюймѣ 56 верстъ.
56 42 28 14 0 56 112 вер.
ХАБАРОВСКЪ
Р. Амуръ
Р. Сунгари
Р. Уссури
Р. Нонни
Р. Мулинь-хэ
Озеро Ханка
ЦИЦИКАРЪ
ФУЛЯЭРДИ
АНЬДА
ХАРБИНЪ
АШИХЭ
И-ЛАНЬ-СЯНЬ (Сансинъ)
НИНЪ-АНЬ-СЯНЬ
ХАЙЛИНЪ
МУДАНЬЦЗЯНЪ
МУЛИНЪ
ПОГРАНИЧНАЯ
ИМЯНЬПО
ЧЦЗИМИХЭ
ХУ-ЛАНЬ-СЯНЬ
СУЙ-ХУА-СЯНЬ (Бей-линь-цзы)
ЦИНЪ-ГАНЬ-СЯНЬ
ВАНЪ-КУЙ-СЯНЬ
БАЙ-ЦЮАНЬ-СЯНЬ
МАНЬГОУ
ДУЙЦИНЬШАНЬ
ШУАНЧЕНПУ
ЦАЙЦЗЯГОУ
САНЧАУЭ
ТАОЛАЙЧЖАО
ЛАОШАГОУ
ЯОМЫНЬ
БУХАЙ
МЭЙШАЦЗЫ
СЯЦЗЮТАЙ
ХУАПИЧАНЪ
ЦЗЮЧЖАНЪ
ГИРИНЪ
ЧАНЧУНЬ
ФУ-ЮЙ-СЯНЬ
КУНЪ-АНЬ-СЯНЬ
ДА-ЛАЙ-СЯНЬ
ТАЙ-ЛАЙ-СЯНЬ
СУЙ-ЮАНЬ-СЯНЬ
СУЙ-ДУНЪ-СЯНЬ
ЛИНЬ-ЦЗЯНЬ-СЯНЬ (Лаха-су-су)
ФУ-ЦЗИНЬ-СЯНЬ
ЛО-БЭЙ-СЯНЬ
ТАНЪ-ЮАНЪ-СЯНЬ
ХУ-ЛИНЪ-СЯНЬ
МИ-ШАНЬ-СЯНЬ
БО-ЛИ-СЯНЬ
ДУНЪ-НИНЪ-СЯНЬ
О-МО-СЯНЬ
ШУ-ЛАНЬ-СЯНЬ
У-ЧАНЪ-СЯНЬ
ТУНЪ-БИНЪ-СЯНЬ
ФАНЪ-ЧЖЕНЪ-СЯНЬ
МУ-ЛАНЬ-СЯНЬ
БИНЪ-СЯНЬ
НУНЪ-ЦЗЯНЪ-СЯНЬ
НЭ-ХЭ-СЯНЬ
ЛУНЪ-МЫНЪ-СЯНЬ
КЭ-ШАНЬ-СЯНЬ
ТУНЪ-БЭЙ-СЯНЬ
ХАЙ-ЛУНЪ-СЯНЬ (Тунъ-кенъ)
СУЙ-ЛЕНЪ-СЯНЬ
ТЪ-ЛИ-СЯНЬ
ЮЙ-ЦИНЪ-СЯНЬ (Цинъ-чэнъ-сянь)
ЛИНЪ-ДЯНЬ-СЯНЬ
СЯОХАОЦЗЫ
АНЬ-ДА-СЯНЬ
ЛАНЪ-СИ-СЯНЬ
ЧЖАО-ДУНЪ-СЯНЬ
ЧЖАО-ЧЖОУ-СЯНЬ
ВА-ЯНЬ-СЯНЬ
ХУАЙ-ДЭ-СЯНЬ
Имань

Весьма значительная часть хлѣба описываемаго района за послѣдніе годы уходила гужомъ на Чанчунь и Сяцзютай. За кампанію 1920—1921 гг. гужомъ было вывезено до 60% всего торговаго хлѣбнаго фонда района. Большія количества хлѣба—до 10 милл. пуд. ежегодно—уходятъ изъ района гужомъ на Харбинъ. Въ кампанію 1621—1922 г. гужевой вывозъ хлѣба изъ этого района почти совершенно прекратился.

Ближайшіе годы, несомнѣнно, снова принесутъ значительное увеличеніе хлѣбнаго производства и товарныхъ избытковъ въ районѣ.

Харбинскій районъ отличается отъ всѣхъ прочихъ тѣмъ, что онъ расположенъ въ непосредственной близости отъ крупнѣйшаго центра съ весьма большимъ населеніемъ и развитой мукомольной и маслобойной промышленностью.

Въ противоположность всѣмъ другимъ пунктамъ, расположеннымъ на желѣзной дорогѣ и имѣющимъ только значеніе торговаго и переотправочнаго центра, Харбинъ съ Фуцзядянемъ являются крупнѣйшими потребителями зерна, какъ для переработки и дальнѣйшей отправки въ видѣ муки, масла и жмыховъ, такъ и для потребленія, послѣ переработки, здѣсь же.

Въ зависимости отъ уже отмѣченнаго общаго направленія грузового хлѣбнаго потока въ южномъ и, слабѣе, въ восточномъ направленіи, къ Харбину тяготѣютъ преимущественно за-сунгарійскіе уѣзды Хэйлунцзянской провинціи. Кромѣ уѣздовъ, непосредственно тяготѣющихъ къ Харбину, сюда ежегодно доставляютъ хлѣбъ за-сунгарійскіе уѣзды, входящіе въ Аньдинскій районъ, а также мѣстности, расположенныя внизъ по Сунгари.

Мѣстности, тяготѣющія къ Харбину, кромѣ удаленнаго Тѣ-шанъ-бао, были заселены раньше, чѣмъ другіе районы Хэйлунцзянской провинціи, что объясняется ихъ расположеніемъ вблизи большого колонизаціоннаго тракта—Сунгари и сравнительной близостью къ южнымъ центрамъ.

Близость столь емкаго рынка, какъ Харбинъ, побудила жителей этого района раньше, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ перейти къ товарнымъ культурамъ—бобамъ и пшеницѣ.

Главная масса хлѣба этого района издавна доставлялась непосредственно въ Харбинъ, нѣкоторая часть—въ большинствѣ хлѣбъ, отправляемый на югъ,—грузилась на ст. Дуйциньшань. За годы войны хлѣбныя операціи ст. Дуйциньшань сильно сократились, и хлѣбъ, который раньше грузился тамъ, сталъ уходить на арбахъ въ Харбинъ и Чанчунь.

Несмотря на близость Харбина, весьма большія количества хлѣба изъ описываемаго района—главнымъ образомъ изъ Суй-хуа—за послѣдніе годы уходили гужомъ на Чанчунь.

Хлѣбная торговля района, тѣсно связанная съ Фуцзядянемъ, чрезвычайно болѣзненно—вѣроятно тяжелѣе, чѣмъ гдѣ бы то ни было,—перенесла кризисъ 1918—1920 гг.

Какъ и въ Аньдинскомъ районѣ, здѣсь весьма развита хлѣбная торговля уѣздныхъ центровъ, изъ которыхъ важнѣйшими являются Суй-хуа (Бейлинцзы) и Хуланченъ.

Юго-восточная часть района тяготѣетъ къ р. Сунгари съ пристанью Дидацзуйцза, близко связанной съ Харбиномъ и не имѣющей собственной торговли. Большое значеніе для района имѣетъ судоходная рѣка Хуланхэ, по которой уходитъ въ Харбинъ свыше 4 милл. пуд. хлѣба въ навигацію.

На рынокъ въ районѣ поступаетъ около 13,8 милл. пуд. разнаго хлѣба; изъ нихъ до 11 милл. пуд. потребляется въ районѣ же (Харбинъ, Фуцзядянь), а остальные 2,8 милл. пуд. составляютъ вывозной хлѣбный фондъ, въ которомъ на долю пшеницы приходится 1,1 милл. пуд., бобовъ—1,6 милл. пуд. и остальныхъ хлѣбовъ—0,1 милл. пуд. Кромѣ, этого въ Харбинѣ сосредоточивается около 15 милл. пуд., а иногда и болѣе, хлѣба Нижне-Сунгарійскаго района и окололо милл. пуд. доставляемаго гужомъ изъ Аньдинскаго района.

Станція Дуйциньшань въ настоящее время не имѣетъ самостоятельнаго значенія для хлѣбной торговли описываемаго района и ея операціи являются вспомогательными къ операціямъ станцій Харбинскаго узла.

Нижне-Сунгарійскій районъ обнимаетъ всѣ мѣстности, тяготѣющія къ пристанямъ р. Сунгари внизъ отъ Харбина, кончая Фугдиномъ, и дѣлится на два подрайона—выше и ниже Сансинскаго переката. Границы перваго подрайона соприкасаются и перекрещиваются съ границами Харбинскаго и Восточнаго района, второй же подрайонъ занимаетъ территорію, отдѣленную естественными преградами отъ другихъ земледѣльческихъ и хлѣботорговыхъ районовъ сферы вліянія Кит. Вост. жел. дор.

Главною особенностью этого района является то, что онъ обслуживается воднымъ путемъ, сообщеніе по которому прерывается на всю зиму. Если юго-западная часть района въ этотъ періодъ имѣетъ хотя бы мало развитое гужевое сообщеніе съ желѣзной дорогою, то сѣверо-восточная настолько удалена отъ желѣзной дороги, что зимняго грузового сообщенія съ нею она не имѣетъ, за исключеніемъ рѣдкихъ отправокъ изъ Сансина (наиболѣе близкаго пункта) на Харбинъ и ст. Муданьцзянъ.

Оторванность этого района, съ сезоннымъ характеромъ регулярнаго массоваго передвиженія грузовъ, обусловила своеобразное строеніе торговли, отличное отъ другихъ районовъ.

До послѣднихъ лѣтъ юго-западная часть района, главнымъ образомъ, направляла хлѣбъ (пшеницу и бобы и др.) въ Харбинъ, а сѣверо-восточная — пшеницу на Амуръ, бобы—на Харбинъ и на Амуръ же для экспорта черезъ Николаевскъ на Амурѣ. Въ настоящее время весь хлѣбъ идетъ въ Харбинъ, и мѣстныя фирмы связаны только съ Харбиномъ.

Производимые на Сунгари въ значительныхъ количествахъ коренные китайскіе хлѣба—гуцза, гаолянъ, кукуруза и др. идутъ для продовольствія прилегающихъ неземледѣльческихъ и вновь колонизованныхъ районовъ, а также вывозятся въ поселенія китайскаго берега Амура.

Хлѣбный торговый фондъ района*) достигаетъ до 15,3 милл. пуд., въ томъ числѣ пшеницы 5,8 милл. пуд., бобовъ 8,6 милл. пуд. и прочихъ хлѣбовъ 0,9 милл. пудовъ.

---

*) Не считая уѣздовъ А-ченъ-сянь и Бинъ-сянь, которые частью везутъ хлѣбъ въ Харбинъ.

Главная масса хлѣба тяготѣетъ къ пристанямъ сѣверо-восточной части района; юго-западная часть даетъ значительно меньшія количества. Всѣ пристани, расположенныя выше Сансинскаго переката, собираютъ въ годъ до 4,9 милл. пуд. хлѣба, а расположенныя ниже переката имѣютъ хлѣбный оборотъ, достигающій 9 милл. пуд. (остальные 1,4 милл. пуд. вывозятся гужомъ, не попадая на пристани).

Наибольшее значеніе для хлѣбной торговли имѣютъ пристани Цзямусы, Сансинъ, Фугдинъ и Синдянъ и меньшее уже Сусу, Таванхэ, Ихантунъ, Цалинхэ, Мулансянь, Шитохэ, Дидацзуйцза.

Гужевой вывозъ хлѣба на югъ, захватывавшій въ прошлыя кампаніи районъ до Синдяна, въ текущую кампанію прекратился.

Бодунэскій районъ, замыкающійся безъ выхода къ желѣзной дорогѣ и грузящій свой хлѣбъ на станціяхъ, находящихся въ предѣлахъ южнаго района, состоитъ изъ уѣздовъ, расположенныхъ по верхнему (выше Харбина) плесу р. Сунгари и нижнему теченію р. Нонни.

Значительную часть района составляютъ монгольскія земли, не такъ давно заселенныя.

Вся хлѣбная торговля этого района сосредоточена въ г. Бодунэ (Фуюйсянь). Въ прежніе годы Тай-лай-сянь, Да-лай-сянь и Чжао-чжоу-сянь везли часть своего хлѣба на западную линію, а Фу-юй-сянь—на южную и въ Чанчунь; значительное количество хлѣба шло водой и гужомъ въ Харбинъ; главная же масса хлѣба, сосредоточенная въ рукахъ бодунэскихъ фирмъ, раньше направлялась на станціи южной линіи—гужомъ и водой на джонкахъ вверхъ по Сунгари и перегружалась съ воды на желѣзную дорогу на Таолайчжаопристани (Лаошаогоу). Отсюда же шелъ водою на джонкахъ хлѣбъ на усилившую свою работу за послѣдніе годы ст. Цзючжанъ, Гиринъ-Чанчунской желѣзной дороги.

За послѣдніе годы хлѣботорговцы района почти совершенно перестали пользоваться услугами Китайской Восточной желѣзной дороги, и грузы зимой шли прямо на Чанчунь, а лѣтомъ—на Цзючжанъ.

Въ 1921 году произошелъ переломъ—новые тарифы привели къ тому, что грузы, шедшіе водой, стали перегружаться не въ Цзючжанѣ, а, какъ прежде, въ Лаошаогоу; зимніе грузы въ значительной части, вмѣсто Чанчуня, двинулись на южную линію.

Помимо экспортной торговли, описываемый районъ ведетъ въ значительныхъ размѣрахъ снабженіе хлѣбомъ сосѣднихъ монгольскихъ областей.

Торговый хлѣбный фондъ *) опредѣляется въ цифрѣ до 16,8 милл. пуд., изъ нихъ 3,4 милл. пуд. пшеницы, 10,8 милл. пуд. бобовъ и 2,6 милл. пудовъ прочихъ хлѣбовъ.

Нѣкоторое торговое значеніе, кромѣ центральнаго пункта—Бодунэ, имѣютъ Чжаочжоусянь, Маосинчжанъ, Тайцзы, Далайсянь и Тайлайсянь.

---

*) Считая полностью избытки уѣздовъ Тай-лай-сянь, Чжао-чжоу-чянь и Фу-юй-сянь, частью тяготѣющіе непосредственно къ станціямъ западной и южной линіи.

Южный районъ, тяготѣющій къ станціямъ южной линіи, составляютъ наиболѣе густо населенные уѣзды съ наименьшимъ процентомъ неудобныхъ земель во всей Сѣверной Маньчжуріи.

За послѣдніе годы, со сдвигомъ экспорта на южное направленіе, границы района нѣсколько раздвинулись за счетъ, главнымъ образомъ, восточной линіи; многія мѣстности, находящіяся въ углу, образуемомъ восточной и южной линіей, повезли за эти годы свой хлѣбъ на югъ.

Съ другой стороны, рядъ уѣздовъ, прежде доставлявшихъ свой хлѣбъ на южную линію, если не полностью, то въ значительной части — Ю-шуй-сянь, У-чанъ-сянь (этотъ уѣздъ ранѣе везъ хлѣбъ также и на восточную линію), Дехуй-сянь, Нунъ-ань-сянь—за послѣдніе годы сталъ сбывать свой хлѣбъ непосредственно въ Чанчунѣ, Сяцзютаѣ и на другихъ станціяхъ Южно-Маньчжурской и Гиринъ - Чанчунской жел. дор. Обстоятельство это вызвано было недостаткомъ подвижного состава и высотою тарифовъ Кит. Вост. жел. дор. Въ кампанію 1921—1922 гг. положеніе уже измѣнилось, и уѣзды эти снова грузятъ свой хлѣбъ значительными партіями на станціяхъ южной линіи.

Съ Запада на станціи южной линіи поступаетъ хлѣбъ изъ уѣздовъ, имѣющихъ тяготѣніе къ удаленному отъ желѣзной дороги торговому пункту —гор. Бодунэ (Фуюйсянь), являющемуся центромъ своеобразнаго хлѣботорговаго района.

Гужевой вывозъ хлѣба изъ южнаго района на Чанчунь существовалъ издавна—задолго до европейской войны, но за послѣдніе годы онъ получилъ исключительное развитіе, которое отразилось весьма сильно на строеніи торговли района.

Весь хлѣботорговый оборотъ описываемаго района весьма тѣсно связанъ съ Чанчунемъ, вліяніе котораго особенно усилилось за послѣдніе годы. Особую окраску хлѣбной торговлѣ района придаетъ широкое участіе въ ней японскихъ фирмъ.

Въ прежніе годы значительное количество хлѣба экспортировалось черезъ Владивостокъ; послѣ того, какъ маньчжурскій экспортъ повернулъ на Дайренъ, Владивостокъ для описываемаго района утратилъ значеніе.

Торговый хлѣбный фондъ*) достигаетъ 17,1 милл. пудовъ, изъ которыхъ 2,1 милл. пуд. пшеницы, 12,3 милл. пудовъ бобовъ и 2,7 милл. пудовъ прочихъ хлѣбовъ.

Хлѣбная торговля ведется на всѣхъ станціяхъ южной линіи, кромѣ Мейшацзы; наиболѣе важными являются Шуанченпу (съ прилегающимъ городомъ Шуанченсянь), Санчахэ, Таолайчжао, Яомынь. Меньшее значеніе имѣютъ Уцзя, Цайцзягоу и Бухай. Большое значеніе въ будущемъ пріобрѣтетъ ст. Лаошаогоу, находящаяся на лѣвомъ берегу р. Сунгари.

Восточный районъ расположенъ по обѣимъ сторонамъ восточной линіи К. В. ж. д. Гористый характеръ мѣстности обусловливаетъ сосредоточеніе хлѣбнаго производства и хлѣбной торговли по долинамъ рѣкъ. Поэтому, районъ восточной линіи представляетъ совокупность четырехъ небольшихъ подрайоновъ: а) по долинамъ р. Ашихэ и ея притоковъ съ непосредственнымъ тяготѣніемъ къ ст. Ашихэ и отчасти къ сосѣднимъ съ ней станціямъ; б) по долинамъ р. Маянхэ и ея притоковъ—съ тяготѣніемъ къ ст. Уцзимихэ, Уцзими и Имяньпо; в) по долинамъ р. Муданьцзянъ и его притоковъ — районъ г. Нингуты, съ тяготѣніемъ къ ст. Хайлинъ и Муданьцзянъ, и г) по долинамъ р. Мулинхэ и ея притоковъ, съ тяготѣніемъ къ ст. Мулинь, Мацяохэ и разъѣзду Ильинскому.

---

*) Не считая избытковъ уѣзда Фу-юй-сянь, поступающихъ въ большомъ количествѣ непосредственно на южную линію.

На западѣ границы района перекрещиваются съ границами Харбинскаго и Южнаго района—изъ уѣзда А-ченъ-сянь хлѣбъ везутъ какъ на ст. Ашихэ, такъ и въ г. Харбинъ.

На сѣверѣ границы тяготѣнія грузовъ къ станціямъ восточной линіи перекрещиваются съ границами Нижне-Сунгарійскаго района—особенно въ уѣздѣ Бинъ-сянъ. На востокѣ уѣздъ Ми-шань-сянъ частью сбываетъ свой хлѣбъ на ст. Мулинь и Мацяохэ, большею же частью везетъ его на востокъ на ст. Иманъ и другія Уссурійской ж. дороги.

На югѣ въ прежнее время граница описываемаго района проходила гораздо южнѣе, чѣмъ теперь. Многія изъ мѣстностей, которыя теперь везутъ хлѣбъ на южную линію К. В. ж. д. и на станціи Южно-Маньчжурской и Гиринъ-Чанчунской ж. д., сбывали свой хлѣбъ на станціи восточной линіи. Ранѣе везли на восточную линію хлѣбъ части уѣздовъ Шуанъ-ченъ-сянъ и У-чанъ-сянь; за послѣдніе годы не только эти уѣзды не даютъ ничего восточной линіи, но и другіе, тяготѣющіе къ восточной линіи уѣзды (А-ченъ-сянь, Бинъ-сянь, Тунъ-бинъ-сянь, Нинъ-анъ-сянь), отправляютъ значительныя количества хлѣба на станціи южной линіи, въ Чанчунь, Сяцзютай и Гиринъ. Явленіе это объясняется общимъ сдвигомъ экспорта на югъ подъ вліяніемъ критическихъ условій 1918—20 гг.

Въ описываемый районъ входятъ какъ издавна занятыя, такъ и вновь заселенныя мѣстности, колонизація которыхъ—какъ напримѣръ, уѣзда Тунъ-бинъ-сянь—еще продолжается. Дальнѣйшая колонизація и освоеніе трудныхъ горныхъ и лѣсныхъ площадей, несомнѣнно, дастъ значительное увеличеніе поступающаго на рынокъ хлѣба.

Многія изъ мѣстностей описываемаго района вовлечены въ хлѣботорговый оборотъ издавна—Ашихэ съ начала постройки желѣзной дороги питала Харбинъ, Нингута прославилась своими пшеницами, которыя стали извѣстны русскимъ раньше пшеницъ всѣхъ другихъ районовъ. Несомнѣнное вліяніе на развитіе земледѣлія и хлѣбной торговли въ восточной части описываемаго района оказала близость русскаго Приморья, которое явилось крупнымъ потребителемъ маньчжурскаго хлѣба.

Хлѣбная торговля района, какъ и торговля Харбинскаго района, по характеру своему стоитъ посрединѣ между торговлей западной линіи и южной. Сильный отпечатокъ наложенъ на торговлю тѣмъ, что районъ имѣетъ небольшіе, по сравненію съ югомъ и западомъ, хлѣбные ресурсы. Благодаря этому обстоятельству торговля здѣсь носитъ болѣе спокойный характеръ и менѣе подвержена тому ажіотажу, который порою весьма вредно отзывается на торговлѣ западной и южной линіи.

Близость района къ Владивостоку сказалась въ годы перелома направленія экспорта—восточная линія, менѣе чѣмъ западная и южная, измѣнила направленіе своего грузового потока и въ значительной степени продолжала и въ эти годы экспортировать свои грузы на Владивостокъ.

Нѣкоторое количество поступающаго въ продажу въ этомъ районѣ хлѣба идетъ на нужды неземледѣльческаго населенія на мѣстныхъ лѣсныхъ концессіяхъ.

Торговый хлѣбный фондъ района*) исчисляется для послѣднихъ лѣтъ въ 10,6 милл. пуд., въ томъ числѣ 3,7 милл. пуд. пшеницы, 5,7 милл. пуд. бобовъ и 1,2 милл. прочихъ хлѣбовъ.

Изъ упомянутыхъ выше станцій описываемаго района ст. Уцзимихэ выдѣляется по возрастающему значенію для хлѣбной торговли, въ связи съ колонизаціей окрестныхъ мѣстностей.

3. Хлѣбный фондъ.

Какъ указано выше (глава IV), средніе избытки хлѣба въ Сѣверной Маньчжуріи, составляющіе вывозной торговый фондъ, могутъ быть исчислены въ 113,2 милл. пудовъ. Эта цифра не опредѣляетъ избытковъ хлѣба конкретнаго (1921) года, а исчислена на основаніи данныхъ о современной посѣвной площади, современномъ населеніи и о средней урожайности. Указанный ниже торговый фондъ не составляетъ всего количества хлѣба поступающаго въ продажу, а является исчисленіемъ избытковъ хлѣба, которые могутъ быть вывезены за предѣлы очерченнаго выше района Китайской Восточной желѣзной дороги. Поэтому въ цифрѣ 113,2 милл. пуд., въ частности, уже учтено потребленіе Харбина и Фуцзядяна.

Ниже приводятся данныя о распредѣленіи торговаго хлѣбнаго фонда по отдѣльнымъ хлѣботорговымъ районамъ съ выдѣленіемъ главнѣйшихъ экспортныхъ хлѣбовъ—пшеницы и бобовъ.

Матеріаломъ для сдѣланныхъ исчисленій послужили какъ свѣдѣнія, полученныя непосредственно отъ китайскихъ коммерсантовъ при обслѣдованіи 1921 г., такъ и различные офиціальные источники. (Діаграмма № 10).

Хлѣботорговые районы.	Торговый хлѣбный фондъ (избытки къ вывозу)			
	Всего	Въ томъ числѣ		
		Пшеница	Бобы	Прочіе хлѣба
	Милліоны пудовъ			
Цицикарскій	6,8	2,3	3,2	1,3
Аньдинскій	43,8	17,5	21,9	4,4
Харбинскій	2,8	1,1	1,6	0,1
Нижне-Сунгарійскій	15,3	5,8	8,6	0,9
Бодунэскій	16,8	3,4	10,8	2,6
Южный	17,1	2,1	12,3	2,7
Восточный	10,6	3,7	5,7	1,2
Всего	113,2	35,9	64,1	13,2

---

*) Считая полностью избытки уѣзда А-ченъ-сянь.

Въ Харбинскомъ районѣ всего на рынокъ поступаетъ до 14 милл. пудовъ хлѣба, изъ которыхъ около 11 милл. пуд. въ переработанномъ видѣ и въ зернѣ потребляется въ Харбинѣ и Фуцзядянѣ.

Въ слѣдующихъ двухъ таблицахъ приведены процентныя данныя, характеризующія относительное значеніе отдѣльныхъ хлѣбовъ и отдѣльныхъ хлѣботорговыхъ районовъ.

Хлѣботорговые районы.	Торговый хлѣбный фондъ			
	Всего	Въ томъ числѣ		
		Пшеница	Бобы	Прочіе хлѣба
	Въ процентахъ			
Цицикарскій	100	34	47	19
Аньдинскій	100	40	50	10
Харбинскій	100	40	56	4
Нижне-Сунгарійскій	100	38	56	6
Бодунэскій	100	20	64	16
Южный	100	12	72	16
Восточный	100	35	54	11
Всего	100	32	56	12
Цицикарскій	6	6	5	10
Аньдинскій	40	49	34	33
Харбинскій	2	3	3	1
Нижне-Сунгарійскій	14	16	13	7
Бодунэскій	14	10	17	20
Южный	15	6	19	20
Восточный	9	10	9	9
Всего	100	100	100	100

Какъ показываютъ приведенныя выше данныя, больше половины торговаго фонда составляютъ бобы, на долю пшеницы приходится почти треть всего фонда и на долю остальныхъ хлѣбовъ—около одной восьмой.

Бобы составляютъ наибольшій процентъ всего фонда въ Южномъ и Бодунэскомъ районахъ и наименьшій—въ Цицикарскомъ и Аньдинскомъ.

Наоборотъ, пшеницы относительно больше всего въ Аньдинскомъ и Харбинскомъ районахъ и меньше всего въ Южномъ и Бодунэскомъ.

Остальные хлѣба наиболѣе распространены въ Цицикарскомъ районѣ (овесъ и гуцза), Южномъ и Бодунэскомъ (гаолянъ, зеленый горошекъ и другіе).

Главныя массы продажной пшеницы находятся въ Аньдинскомъ районѣ (почти половина всѣхъ торговыхъ запасовъ Сѣверной Маньчжуріи) и менѣе въ Нижне-Сунгарійскомъ районѣ (1/6).

Бобы сосредоточены вблизи южной линіи—въ Южномъ и Бодунэскомъ районахъ и томъ же Аньдинскомъ районѣ, дающихъ вмѣстѣ 70% всего количества бобовъ, вывозимыхъ изъ Сѣверной Маньчжуріи.

Размѣры торговаго хлѣбнаго фонда значительно увеличиваются отъ года къ году, за исключеніемъ лѣтъ съ плохимъ урожаемъ. Для 1911 г. А. П. Болобанъ опредѣляетъ (по той же территоріи, какая принята въ нашихъ расчетахъ) избытки къ вывозу (вѣроятно, нѣсколько преувеличенно)—въ 70,5 милл. пуд. При этомъ исчисленіи среднее годовое приращеніе вывозного торговаго фонда за послѣднее десятилѣтіе выражается для всей Сѣверной Маньчжуріи въ 6,1%, для ея сѣверной области (Цицикарскій, Аньдинскій, Харбинскій и Нижне-Сунгарійскій районы)—въ 9,6%, и для южной области (Бодунэскій, Южный и Восточный районы)—въ 3,7%.

Размѣры торговаго хлѣбнаго фонда за прошлые годы опредѣляются ежегодными цифрами вывоза хлѣбныхъ грузовъ за предѣлы Сѣверной Маньчжуріи.

Вывезено изъ района Кит. Вост. жел. дороги (желѣзной дорогой, водою и гужомъ:

	1911	1912	1913	1914	1915	Среднее за 1911—15 г.
Милл. пуд.	61	50	51	52	63	55,4
%	110	90	92	94	114	100

	1916	1917	1918	1919	1920	Среднее за 1916—20 г.	1921
Милл. пуд.	53	74	66	75	112	76,0	124
%	96	133	119	135	202	137	224

Въ этомъ ряду, помимо нѣкотораго паденія отправокъ трехлѣтія 1912—1914 г. сравнительно съ 1911 г., объясняемаго прекраснымъ урожаемъ и устойчивымъ спросомъ 1911 г. и худшимъ урожаемъ и затишьемъ слѣдующихъ лѣтъ, наступившимъ въ связи съ революціей въ Китаѣ, наводненіями въ районѣ Сунгари и Нонни и запрещеніемъ вывоза, обращаетъ вниманіе рѣзкое увеличеніе отправокъ въ 1917 г. по сравненію съ 1916 г. и въ 1920 г. по сравненію съ 1918 и 1919 гг.

Въ 1915 и 1916 гг. Китайская Восточная желѣзная дорога была занята перевозками различныхъ воинскихъ грузовъ изъ Владивостока въ западномъ направленіи и съ большимъ трудомъ удѣляла подвижной составъ для перевозокъ хлѣба. Поэтому къ началу 1917 года на линіи Кит. Вост. жел дороги скопилось до 22 милл. пуд. хлѣба. Кромѣ того, въ 1916 году русскій Дальній Востокъ значительно сократилъ свои требованія на маньчжурскій хлѣбъ, такъ какъ въ этомъ году вплоть до Владивостока было переброшено свыше 3.800,000 пуд. хлѣба (главнымъ образомъ, пшеницы) изъ Западной Сибири, которая не имѣла возможности продать свой хлѣбъ на обычные западные рынки и, наоборотъ, могла воспользоваться порожнимъ направленіемъ для переброски хлѣба на востокъ.

Въ 1917 году, съ сокращеніемъ воинскихъ перевозокъ на западъ, появилась возможность протолкнуть скопившіяся на линіи хлѣбныя массы, на которыя предъявила требованіе Сибирь, до Иркутска включительно. Кромѣ того, къ этому времени развернулся дальній гужевой транспортъ, взявшій также значительно большія по сравненію съ прошлыми годами количества хлѣба.

Въ 1918 и 1919 гг. Кит. Вост. жел. дорога опять была занята воинскими и другими перевозками для Сибири, русскій рубль испытывалъ чрезвычайныя колебанія, и маньчжурская хлѣбная торговля переживала тяжелый кризисъ; за эти годы въ районѣ Кит. Вост. жел. дороги вновь скопились десятки милліоновъ пудовъ хлѣба, которые удалось вывезти лишь во второй половинѣ 1920 г. и даже 1921 г., когда наладилось движеніе по желѣзной дорогѣ, устойчивая валюта замѣнила упавшій бумажный рубль и началось урегулированіе тарифовъ.

Что касается измѣненій въ распредѣленіи вывозного торговаго хлѣбнаго фонда по видамъ хлѣбовъ, то здѣсь можно руководствоваться лишь данными о желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, т. к. свѣдѣнія о гужевомъ и водномъ вывозѣ носятъ слишкомъ обобщенный и приблизительный характеръ, чтобы ими возможно было воспользоваться для сужденій о значеніи различныхъ хлѣбовъ въ маньчжурскомъ экспортѣ. Данныя о желѣзнодорожныхъ перевозкахъ достаточно точно характеризуютъ весь вывозъ, быть-можетъ, лишь съ нѣкоторымъ преуменьшеніемъ значенія коренныхъ китайскихъ хлѣбовъ.

Приводимыя ниже таблицы характеризуютъ по отдѣльнымъ районамъ участіе отдѣльныхъ хлѣбовъ въ перевозкахъ Кит. Вост. жел. дороги за три періода—въ среднемъ за пятилѣтія 1911—1915 г. и 1916—1920 г. и за 1921 г. (Діаграмма № 13).

Въ этихъ таблицахъ свѣдѣнія сгруппированы примѣнительно къ хлѣботорговымъ районамъ. Станціи съ регулярными хлѣбными отправками, входящія въ каждый изъ намѣченныхъ въ предыдущемъ изложеніи хлѣботорговыхъ районовъ, объединены здѣсь въ группы, соотвѣтствующія, такимъ образомъ, хлѣботорговымъ районамъ; особо выдѣлены хлѣбныя отправки мелкихъ станцій, не имѣющихъ значенія въ хлѣбной торговлѣ края.

Перевозка хлѣбныхъ грузовъ по Китайской Восточной жел. дор. за 1911—1921 г., по районамъ и видамъ хлыбовъ (въ тысячахъ пудовъ):

Районы.	Годы.	Пшеница.	Мука.	Бобы.	Жмыхи.	Ячмень и овесъ.	Просо (кромѣ гаоляна).	Гаолянъ.	Остальные хлѣба.	Всего.	Въ томъ числѣ.		
											Пшеница и мука.	Бобы и жмыхи.	Прочіе хлѣба.
1. Цицикарскій (ст. Фуляэрди и Цицикаръ).	1911—15	15	51	16	—	414	171	11	52	730	66	16	648
	1916—20	303	91	358	7	402	195	29	149	1.534	394	365	775
	1921 . .	663	62	967	57	376	154	115	196	2.590	725	1.024	841
2. Аньдинскій (ст. Сяохаоцзы, Аньда и Маньгоу).	1911—15	485	2	3.227	1	258	555	8	598	5.134	487	3.228	1.419
	1916—20	3.981	66	4.151	124	72	629	80	741	9.844	4.047	4.275	1.522
	1921 . .	8.760	32	9.610	762	89	266	375	638	20.532	8.792	10.372	1.368
3. Харбинскій и Н.-Сунгарійскій (ст. Дуйциньшань и Харбинскій узелъ):	1911—15	1.408	1.885	11.387	998	128	142	81	1.057	17.086	3.293	12.385	1.408
	1916—20	4.801	4.158	9.711	4.974	52	360	213	642	24.911	8.959	14.685	1.267
	1921 . .	8.852	6.277	18.581	6.626	25	816	224	567	41.968	15.129	25.207	1.632
4. Южный и Бодунэскій (ст. Уцзя, Шуанченпу, Цайцзягоу, Санчахэ, Таолайчжао, Яомынь).	1911—15	2.266	68	7.384	189	69	223	536	436	11.171	2.334	7.573	1.264
	1916—20	1.466	361	4.339	12	24	237	719	267	7.425	1.827	4.351	1.247
	1921 . .	935	308	8.596	6	5	534	733	21	11.138	1.243	8.602	1.293
5. Восточный (ст. Ашцхэ, Уцзими, Уцзимихэ, Имяньпо, Хайлинъ, Мудяньцзянъ, Мулинъ, Мацяохэ).	1911—15	1.325	353	2.322	580	145	106	37	252	5.120	1.678	2.902	540
	1916—20	1.186	659	2.371	648	35	76	78	326	5.379	1.845	3.019	515
	1921 . .	932	505	1.925	689	50	50	86	419	4.656	1.437	2 614	605
6. Прочія станціи.	1911—15	41	65	568	5	44	79	228	118	1.148	106	573	469
	1916—20	96	82	510	29	17	76	61	263	1.134	178	539	417
	1921 . .	44	138	729	532	20	12	71	73	1.619	182	1.261	176
7. Всего	1911—15	5.540	2.424	24.904	1.773	1.058	1.276	901	2.513	40.389	7.964	26.677	5.748
	1916—20	11.833	5.417	21.440	5.794	602	1.573	1.180	2.388	50.228	17.250	27.234	5.744
	1921 . .	20.186	7.320	40.409	8.671	565	1 833	1.604	1.915	82.503	27.506	49.080	5.917

Перевозки хлѣбныхъ грузовъ по К. В. ж. д. за 1911—1921 гг. по районамъ и видамъ хлѣбовъ (по отношенію къ перевозкамъ 1911—15 гг., принятымъ за 100):

Районы.	годы.	Пшеница.	Мука.	Бобы.	Жмыхи.	Ячмень и овесъ.	Просо (кромѣ гаоляна).	Гаолянъ.	Остальные хлѣба.	Всего.	Въ томъ числѣ		
											Пшеница и мука.	Бобы и жмыхи.	Прочіе хлѣба.
1. Цицикарскій (ст. Фуляэрди и Цицикаръ).	1911—15	100	100	100	—	100	100	100	100	100	100	100	100
	1916—20	2.050	179	2.237	—	97	114	270	286	210	600	2.281	120
	1921 . .	4.420	121	6.043	—	91	90	1.045	377	355	1.098	6.400	130
2. Аньдинскій (ст. Сяохаоцзы, Аньда и Маньгоу).	1911—15	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	1916—20	820	4.110	129	12.400	28	114	1.000	124	192	827	132	107
	1921 . .	1.806	1.600	202	76.200	34	48	4.687	107	400	1.805	321	96
3. Харбинскій и Н.-Сунгарійскій (ст. Дуйциньшань и Харбинскій узелъ).	1911—15	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	1916—20	341	221	85	498	39	254	264	60	146	272	119	90
	1921 . .	629	333	163	664	20	574	277	54	246	459	204	116
4. Южный и Бодунэскій (ст. Уцзя, Шуанченпу, Цайцзягоу, Санчахэ, Таолайчжао, Яомынь).	1911—15	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	1916—20	65	530	59	7	35	106	132	66	56	78	57	99
	1921 . .	41	452	116	4	7	239	137	5	100	53	114	102
5. Восточный (ст. Ашэхэ, Уцзими, Уцзимихэ, Имяньпо, Хайлинъ, Муданьцзянъ, Мулинь, Мацяохэ).	1911—15	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	1916—20	89	187	102	112	24	72	209	129	105	109	104	95
	1921 . .	70	143	83	119	35	47	232	166	91	86	90	112
6. Прочія станціи.	1911—15	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	1916—20	237	125	90	558	39	97	27	223	99	167	94	93
	1921 . .	107	212	128	10.700	45	15	31	62	141	171	220	38
7. Всего	1911—15	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	1916—20	214	223	86	327	57	124	130	95	124	217	102	100
	1921 . .	364	302	162	489	53	144	178	76	204	345	184	103

Перевозки хлѣбныхъ грузовъ по К. В. ж. д. за 1911—1921 г. по районамъ и видамъ хлѣбовъ (въ процентахъ по отношенію къ итогамъ перевозокъ по періодамъ):

Районы.	ГОДЫ.	Пшеница.	Мука.	Бобы.	Жмыхи.	Ячмень и овесъ.	Просо (кромѣ гаоляна).	Гаолянъ.	Остальные хлѣба.	Всего.	Въ томъ числѣ.		
											Пшеница и мука.	Бобы и жмыхи.	Прочіе хлѣба.
1. Цицикарскій (ст. Фуляэрди и Цицикаръ).	1911—15	2	—	2	7	57	23	1	8	100	2	9	89
	1916—20	23	1	20	6	26	13	2	9	100	24	26	50
	1921 . .	26	2	37	2	15	6	4	8	100	28	39	33
2. Аньдинскій (ст. Сяохаоцзы, Аньда и Маньгоу).	1911—15	9	—	63	—	5	10	1	12	100	9	63	28
	1916—20	40	1	42	1	1	6	1	8	100	41	43	16
	1921 . .	43	—	47	4	—	1	2	3	100	43	51	6
3. Харбинскій и Н.-Сунгарійскій (ст. Дуйциньшань и Харбинскій узелъ).	1911—15	8	11	67	6	1	1	—	6	100	19	73	8
	1916—20	19	17	39	20	—	1	1	2	100	37	59	4
	1921 . .	21	15	44	16	—	2	—	2	100	36	60	4
4. Южный и Бодунэскій (ст. Уцзя, Шуанченпу, Цайцзягоу, Санчахэ. Таолайчжао, Яомынь).	1911—15	20	—	66	2	1	2	5	4	100	20	68	12
	1916—20	20	5	58	—	—	3	10	4	100	25	58	17
	1921 . .	8	3	77	—	—	5	7	—	100	11	77	12
5. Восточный (ст. Ашихэ, Уцзпми, Уцзимихэ, Имяньпо, Хайлинъ, Муданьцзянъ, Мулинь, Мацяохэ).	1911—15	26	7	45	11	3	2	1	5	100	33	56	11
	1916—20	22	12	44	12	1	1	2	6	100	34	56	10
	1921 . .	20	11	41	15	1	1	2	9	100	31	56	13
6. Прочія станціи.	1911—15	4	6	49	—	4	6	20	11	100	10	49	41
	1916—20	8	7	45	3	1	7	6	23	100	15	48	37
	1921 . .	3	8	45	33	1	1	4	5	100	11	78	12
7. Всего	1911—15	14	6	62	4	3	3	2	6	100	20	66	14
	1916—20	24	11	43	11	1	3	2	5	100	35	54	11
	1921 . .	24	9	49	11	1	2	2	2	100	33	60	7

Такимъ образомъ, перевозки хлѣбныхъ грузовъ послѣдовательно возросли отъ перваго изъ разсматриваемыхъ пятилѣтій ко второму и отъ второго пятилѣтія къ 1921 году.

Въ общемъ, перевозки 1916—1920 года на 24% больше перевозокъ предшествующаго пятилѣтія; средній годовой приростъ—5%, то-есть нѣсколько меньше приведеннаго выше средняго приращенія торговаго фонда (6%), что объясняется большимъ развитіемъ гужевого вывоза хлѣба во второе пятилѣтіе, сравнительно съ первымъ. Отъ 1916—1920 годахъ къ 1921 году перевозки возросли на 64%; это объясняется упорядоченіемъ желѣзнодорожнаго движенія, наличностью подвижного состава и пониженіемъ хлѣбныхъ тарифовъ; что, съ одной стороны, сократило гужевой вывозъ, а съ другой,—позволило вывезти не только урожай 1920 г., но и запасы, скопившіеся за послѣдніе годы.

Увеличеніе перевозокъ коснулось всѣхъ трехъ основныхъ группъ хлѣбовъ—а) пшеницы и муки, б) бобовъ и жмыховъ и в) прочихъ хлѣбовъ,—но далеко не въ равной мѣрѣ. Такъ, во второмъ пятилѣтіи возрастаніе перевозокъ относится цѣликомъ за счетъ пшеницы и муки (117% увеличенія), тогда какъ бобы и жмыхи даютъ увеличеніе только на 2%, а перевозки прочихъ хлѣбоъ остались безъ измѣненія. Въ 1921 г. рѣзко возрастаютъ перевозки бобовъ и жмыховъ—по сравненію съ пятилѣтіемъ 1911—1915 гг.—на 84%, тогда какъ пшеница и мука даютъ малое увеличеніе, а прочіе хлѣба опять перевозятся почти въ прежнемъ количествѣ (увеличеніе на 3%).

Параллельно измѣняется сравнительное значеніе каждой группы хлѣбовъ въ общей массѣ перевозокъ. Въ первомъ пятилѣтіи мука и пшеница составляли 20%, бобы и жмыхи—66% и прочіе хлѣба—14%; во второмъ—соотвѣтственно—35%, 54% и 11%, а въ 1921 г. для пшеницы и муки—33%, для бобовъ и жмыховъ—60% и для прочихъ хлѣбовъ—только 7%. Относительное уменьшеніе перевозокъ «прочихъ» хлѣбовъ въ 1921 г. въ значительной мѣрѣ находитъ себѣ объясненіе въ особенностяхъ экспортнаго тарифа: льготныя экспортныя ставки, привлекшія на К. В. ж. д. бобы, пшеницу, муку и жмыхи, не распространяются на эти хлѣба, которые въ большихъ количествахъ продолжали уходить гужомъ.

Общее количество отправленнаго хлѣба распредѣляется по отдѣльнымъ районамъ весьма неравномѣрно. Больше всего отправляетъ Харбинскій (съ Нижне-Сунгарійскимъ) районъ—до 50%; затѣмъ, Аньдинскій—до 25%, далѣе слѣдуетъ Южный съ Будунэскимъ, Восточный и на послѣднемъ мѣстѣ—Цицикарскій.

Сравнительное значеніе перевозокъ отдѣльныхъ хлѣбовъ въ отправкахъ районовъ и колебанія во времени представлены въ діаграммѣ № 13.

4. Мѣстная торговля. Торговля уѣздныхъ центровъ.

Первый хлѣбъ новаго урожая появляется на рынкѣ вслѣдъ за обмолотомъ—пшеница въ августѣ, бобы и др.—въ октябрѣ.

Однако, до того времени, пока не станутъ рѣки и не установится твердая зимняя дорога, подвозъ хлѣба къ станціямъ и пристанямъ не бываетъ сколько-нибудь значительнымъ; въ первые мѣсяцы, до рѣкостава, земледѣльцы подвозятъ хлѣбъ только изъ ближайшихъ мѣстностей—поскольку это обусловлено сдѣлками съ хлѣбными фирмами, или вызывается необходимостью въ деньгахъ.

Массовый подвозъ хлѣба начинается сразу послѣ рѣкостава—въ ноябрѣ—и тянется до весны.

Обычно цѣны на хлѣбъ сразу послѣ уборки бываютъ сравнительно высокими, затѣмъ при установленіи зимняго пути падаютъ и далѣе постепенно поднимаются вверхъ въ теченіе зимы и весны.

При такихъ условіяхъ для земледѣльца выгоднѣе не спѣшить съ продажей хлѣба, а выждать болѣе высокихъ цѣнъ послѣднихъ зимнихъ мѣсяцевъ; однако, все-таки вся крестьянская масса начинаетъ подвозъ и продажу своего хлѣба—хотя бы въ части—въ ноябрѣ-декабрѣ, что объясняется рядомъ причинъ.

Съ одной стороны, именно къ этимъ мѣсяцамъ пріурочена сдача хлѣба по срочнымъ сдѣлкамъ, заключеннымъ со скупщиками еще въ то время, когда хлѣбъ былъ на корню; далѣе, къ китайскому новому году крестьянинъ долженъ внести свои подати и расплатиться съ кредиторами; наконецъ, наблюдавшееся въ послѣдніе годы колебаніе цѣнъ по мѣсяцамъ не всегда давало правильное постепенное повышеніе цѣнъ отъ осени къ веснѣ. Все это побуждаетъ земледѣльца не задерживать реализацію своего хлѣба до послѣднихъ мѣсяцевъ зимы.

Наличіе этихъ двухъ противоположныхъ настроеній крестьянина приводитъ къ тому, что подвозъ хлѣба происходитъ всю зиму, давая наибольшія цифры для ноября, декабря и января.

Къ веснѣ главная масса крестьянскаго хлѣба обычно оказывается проданной. Мелкіе посѣвщики обыкновенно къ этому времени ликвидируютъ всѣ запасы, за исключеніемъ тѣхъ количествъ гуцзы, шицзы (мицзы), ячменя и гаоляна, которыя имъ необходимы для продовольствія и для прокорма скота до новаго урожая; болѣе состоятельные стараются сохранить, кромѣ того, нѣкоторые запасы разнаго зерна до выясненія видовъ на урожай, на тотъ случай, если урожай окажется плохимъ*).

Въ предыдущіе годы обычно кампанія заканчивалась въ мартѣ, и лѣтній подвозъ хлѣба былъ незначительнымъ.

---

*) Подъ вліяніемъ роста цѣнъ первыхъ мѣсяцевъ 1921 года крестьяне ожидали дальнѣйшаго ихъ повышенія и во многихъ мѣстахъ задержали на лѣто значительныя количества зерна; однако послѣ того, какъ выяснились удовлетворительные виды на урожай, почти весь хлѣбъ былъ проданъ, за исключеніемъ пшеницы, которая въ 1921 года уродилась плохо.

Оживленный подвозъ хлѣба въ маѣ и іюнѣ 1921 года объясняется тѣмъ, что сухая погода, сохранившая на лѣто дороги въ хорошемъ состояніи, позволила вывезти запасы задержанные съ весны ожиданіемъ повышенія цѣнъ,—которое не оправдалось.

Отправки хлѣба по желѣзной дорогѣ за типичные годы 1909—1913, характеризующія время скупки зерна, распредѣлились по мѣсяцамъ слѣдующимъ образомъ*):

Въ 1909—1913 г. въ среднемъ отправлялось хлѣба:

Въ январѣ .	12,8%	годов.	отправки.	Въ іюлѣ . .	3,6%	годов.	отправки.
» февралѣ	10,3%	»	»	» августѣ .	3,4%	»	»
» мартѣ .	9,6%	»	»	» сентябрѣ	3,7%	»	»
» апрѣлѣ .	5,5%	»	»	» октябрѣ	7,2%	»	»
» маѣ . .	6,9%	»	»	» ноябрѣ	14,4%	»	»
» іюнѣ . .	5,8%	»	»	» декабрѣ	16,8%	»	»
					100%		

Какъ общее правило, пшеница поступаетъ на рынокъ первою; бобы и хлѣба мѣстнаго потребленія (гаолянъ гуцза и т. д.) попадаютъ въ продажу позже. Однако, это правило допускаетъ отклоненія. Такъ, въ 1921 г. подъ вліяніемъ неурожая пшеницы и чрезвычайно высокихъ цѣнъ на нее до конца года подвоза и скупки пшеницы совершенно не было. Покупки пшеницы по высокимъ цѣнамъ производили лишь нѣкоторыя мельницы, да и то лишь въ предѣлахъ количествъ, необходимыхъ для текущей переработки. Въ то же время спросъ на бобы и высокія цѣны на нихъ вызвали усиленный подвозъ бобовъ въ первые зимніе мѣсяцы; однако, вслѣдъ за тѣмъ, какъ выяснилось, что спросъ на бобы носитъ устойчивый характеръ, и цѣны обнаруживаютъ опредѣленную тенденцію къ повышенію, крестьяне начали задерживать продажу бобовъ.

Запродажи.

Продажа хлѣба земледѣльцемъ происходитъ въ двухъ формахъ: въ видѣ сдѣлокъ съ собраннымъ наличнымъ хлѣбомъ и въ видѣ запродажъ хлѣба на корню или убраннаго, но не обмолоченнаго.

Скупка хлѣба на корню въ Сѣверной Маньчжуріи не является формой эксплоатаціи бѣдняка-земледѣльца хлѣботорговцемъ. Путемъ запродажъ сбывается, главнымъ образомъ, хлѣбъ крупныхъ посѣвщиковъ, а не мелкихъ, что объясняется общимъ характеромъ крестьянскаго хозяйства Маньчжуріи.

Мелкіе посѣвщики при обработкѣ и уборкѣ полей обходятся преимущественно силами своей семьи; наоборотъ, въ хозяйствахъ съ большими посѣвами, при крайней примитивности употребляемыхъ орудій, оказывается необходимость въ примѣненіи въ весьма широкихъ размѣрахъ наемной людской рабочей силы. При сравнительномъ многоземельѣ количество зажиточныхъ хозяйствъ, располагающихъ большими посѣвами, которые требуютъ примѣненія наемныхъ рабочихъ, весьма велико; многія изъ этихъ хозяйствъ въ уборку нанимаютъ десятки рабочихъ на продолжительные сроки.

Въ китайскомъ крестьянскомъ хозяйствѣ денежныя сбереженія, сдѣланныя въ неустойчивыхъ дяо, немедленно превращаются въ скотъ и различные предметы хозяйственнаго и домашняго инвентаря; поэтому даже состоятельныя хозяйства почти никогда не имѣютъ свободныхъ денежныхъ средствъ для расплаты осенью съ рабочими.

---

*) Необходимо имѣть въ виду, что въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ, особенно мая и іюня, по желѣзной дорогѣ отправляется хлѣбъ, подвезенный водою и скупленный еще зимою.

Для того, чтобы имѣть деньги для расплаты, большинство зажиточныхъ хозяевъ, тамъ, гдѣ это возможно, прибѣгаетъ къ запродажѣ еще не убраннаго хлѣба. Эти сдѣлки зажиточныхъ хозяевъ для полученія денегъ на уборку урожая и составляютъ основную массу запродажъ хлѣба.

Какъ общее правило, крестьянинъ, запродавшій свой хлѣбъ, можетъ, при наступленіи срока, не сдавать хлѣбъ натурою, а возвратить полученную отъ скупщика сумму деньгами съ добавленіемъ процентовъ, правда, весьма высокихъ, достигающихъ до 4% мѣсячныхъ *).

Запродажи хлѣба на корню весьма распространены на южной линіи, гдѣ въ нѣкоторыхъ районахъ путемъ запродажи крестьянами продается до 40% общаго количества собираемаго хлѣба. Наоборотъ, въ районѣ западной и восточной линій и нижняго плеса р. Сунгари запродажи развиты гораздо слабѣе.

Запродажи на южной линіи существуютъ издавна, но за послѣднее время эта форма сбыта хлѣба измѣнила свой характеръ. Въ прежніе годы весною, какъ только появлялись всходы, экспортеры (Вассардъ и др.) раздавали мѣстнымъ китайскимъ фирмамъ значительныя суммы денегъ, заключая сдѣлки на поставку бобовъ послѣ уборки урожая. Мѣстныя фирмы, въ свою очередь, заключали сдѣлки на тотъ же срокъ съ окрестными крестьянами. Такимъ образомъ, крестьяне получали весною подъ будущій урожай на длинный срокъ значительныя средства. Кредитъ этотъ былъ весьма дорогимъ, такъ какъ китайскія фирмы, пользуясь нуждой земледѣльца въ деньгахъ, обусловливали пониженіе выплачиваемыхъ ими цѣнъ, сравнительно съ осенними рыночными, до 40%. За послѣдніе годы экспортеры—японскія и европейскія фирмы—отказались отъ весеннихъ долгосрочныхъ сдѣлокъ и перешли къ сдѣлкамъ, заключаемымъ въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ на срокъ отъ 1 до 3 мѣсяцевъ. Такое сокращеніе срока сдѣлокъ было вызвано тѣмъ, что китайскія фирмы сѣверныхъ районовъ, послѣ обезцѣненія русскаго рубля и потери ими на этомъ значительныхъ капиталовъ, стали въ массѣ менѣе кредитоспособны.

Въ зависимости отъ сокращенія срока сдѣлокъ между фирмами сократились и сроки запродажныхъ сдѣлокъ между скупщиками и производителями.

Цѣна хлѣба въ запродажныхъ сдѣлкахъ обусловливается либо твердой ставкой, либо въ видѣ опредѣленной скидки съ цѣны наличнаго зерна во время сдачи товара. Обусловливаемыя скидки колеблются между 20 и 30, а иногда и 40% цѣны.

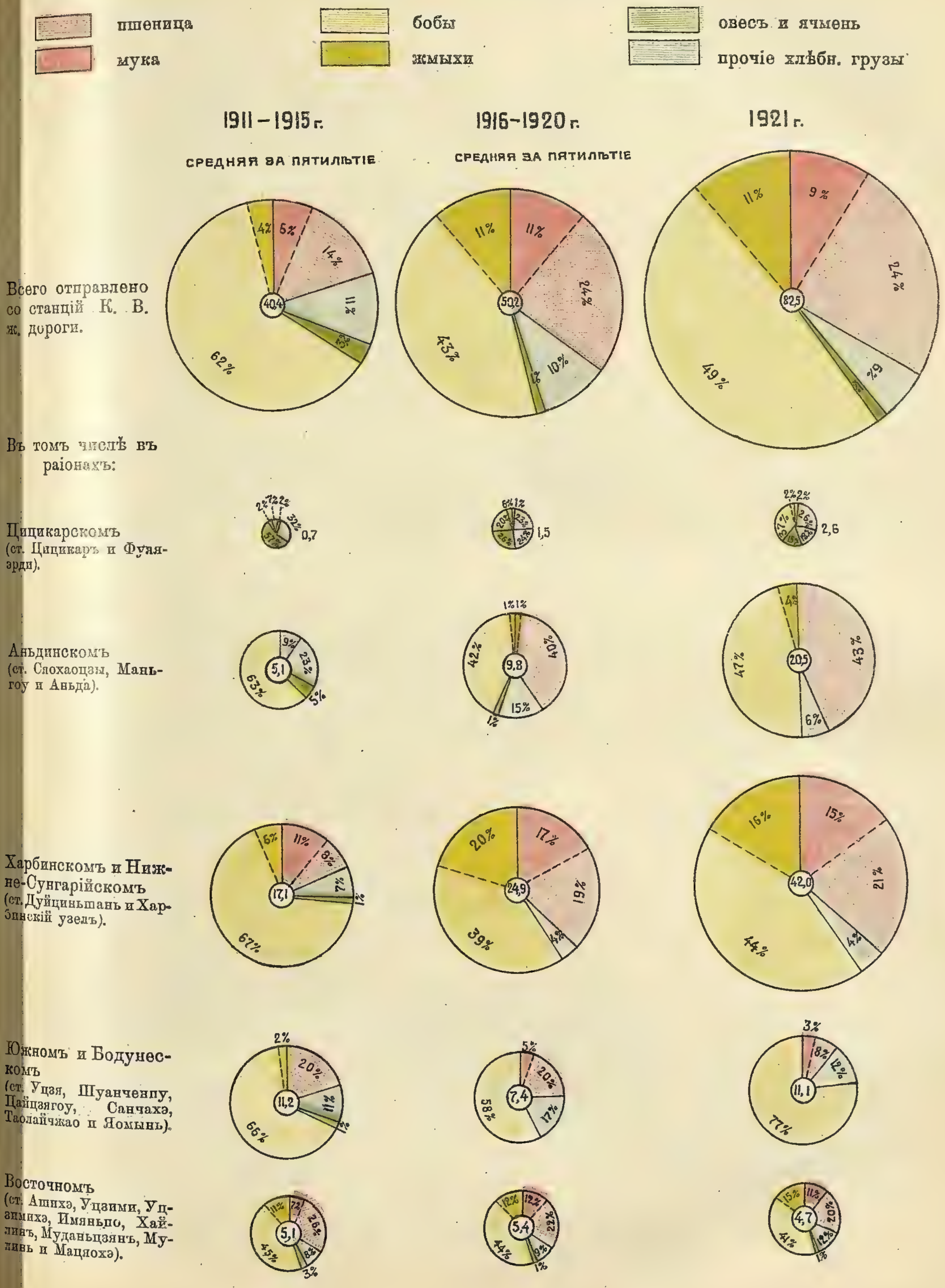
Запродажныя сдѣлки заключаются или въ мѣстахъ пребыванія фирмъ, куда пріѣзжаютъ производители, или при объѣздѣ уѣздовъ агентами скупщиковъ, которые тутъ же раздаютъ деньги.

---

*) Въ первые зимніе мѣсяцы 1921 года цѣны на бобы на западной линіи оказались такъ высоки, что для крестьянъ, запродавшихъ бобы, было выгоднѣе продать бобы на сторонѣ и возвратить скупщику, давшему впередъ деньги, всю полученную сумму съ процентами. Подъ вліяніемъ этого крестьяне, запродавшіе бобы китайскимъ фирмамъ на ст. Аньда, желая уклониться отъ сдачи хлѣба, повезли зерно на продажу на болѣе далекую станцію Маньгоу. Этимъ и объясняется неожиданный массовый подвозъ хлѣба на ст. Маньгоу. Позже къ этому присоединилось другое обстоятельство: на ст. Маньгоу не взималось тѣхъ налоговъ, которые были установлены въ эту зиму на ст. Аньда.

Діаграмма № 13.

Хлѣбныя отправки со станцій К. В. ж. д. по періодамъ, хлѣботорговымъ раіонамъ и видамъ хлѣбовъ (въ милл. пуд.)



Широкое распространенiе запродажъ въ районѣ южной линiи всецѣло объясняется наличностью здѣсь широкаго и доступнаго кредита, оказываемаго японскими банками китайскимъ фирмамъ, черезъ японцевъ-экспортеровъ или непосредственно—въ видѣ срочныхъ сдѣлокъ (съ тѣми же сроками—отъ 1 до 3 мѣсяцевъ).

Въ остальныхъ районахъ срочныя сдѣлки между фирмами, являющiяся основой для запродажныхъ сдѣлокъ съ крестьянами, финансируются экспортерами—европейцами и харбинскими банками. Этотъ кредитъ гораздо менѣе доступенъ и болѣе дорогъ, чѣмъ существующiй на южной линiи японскiй кредитъ; поэтому срочныя сдѣлки во всѣхъ остальныхъ районахъ распространены гораздо слабѣе.

Хлѣбныя фирмы.

Всѣ хлѣбныя фирмы, работающiя въ Сѣверной Маньчжурiи, по характеру своихъ операцiй, могутъ быть отнесены къ четыремъ основнымъ категорiямъ.

Первая категорiя—это китайскiя хлѣбныя фирмы, занимающiяся скупкой зерна отъ производителей и его перепродажей. Фирмы эти работаютъ и въ уѣздныхъ центрахъ, и на станцiяхъ и пристаняхъ, и въ крупныхъ обще-маньчжурскихъ центрахъ. Фирмы этой категорiи ведутъ операцiи какъ за свой счетъ, такъ и за чужой—въ качествѣ комиссiонеровъ.

Во вторую категорiю входятъ экспортныя фирмы и крупные мукомолы, обычно ведущiе закупки у другихъ фирмъ, и, лишь какъ исключенiе, закупающiе у крестьянъ. Какъ общее правило—это фирмы европейскiя и японскiя и лишь въ видѣ исключенiя китайскiя (мукомолы). Эти фирмы работаютъ только на станцiяхъ и пристаняхъ.

Третью категорiю, промежуточную между первою и второю, составляютъ русскiя и, весьма рѣдко, японскiя фирмы, покупающiя хлѣбъ у скупщиковъ-китайцевъ и у населенiя и продающiя экспортерамъ и мукомоламъ. Фирмы эти работаютъ только на линiи желѣзной дороги, не удаляясь въ глубь страны.

Къ четвертой категорiи должны быть отнесены мелкiя мѣстныя мельницы и ханшинные и маслобойные заводы, покупающiе зерно для надобностей своихъ предпрiятiй и отъ земледѣльцевъ, и отъ скупщиковъ-китайцевъ. По характеру закупочныхъ операцiй эти фирмы часто близки къ фирмамъ первой категорiи. Работаютъ онѣ какъ на станцiяхъ и пристаняхъ, такъ и въ уѣздныхъ центрахъ. Какъ и фирмы первой категорiи, это почти исключительно китайскiя предпрiятiя.

Главную массу хлѣбныхъ фирмъ Сѣверной Маньчжурiи составляютъ фирмы первой категорiи, такъ-называемыя (на китайскомъ языкѣ) «лянъ-чжани». Лянъ-чжани разбросаны по всѣмъ земледѣльческимъ районамъ Сѣверной Маньчжурiи, всюду, гдѣ на рынокъ поступаетъ хотя бы незначительное количество земледѣльческихъ продуктовъ. Въ большинствѣ случаевъ «лянъ-чжани»—это «хэ-хо»—видъ товарищества. Владѣльцами фирмы являются нѣсколько лицъ,—два-три, рѣже пять-шесть; большее число участниковъ встрѣчается весьма рѣдко, въ видѣ исключенiя. Обычно часть членовъ товарищества участвуетъ въ дѣлѣ капиталами, часть личнымъ трудомъ, однако, нерѣдки случаи, когда всѣ члены товарищества участвуютъ и капиталомъ, и трудомъ. Весьма часто своими капиталами въ «хэ-хо» участвуютъ видные чиновники и офицеры.

Хэ-хо—старинная китайская форма предпріятія. Для образованія «хэ-хо» не требуется ни разрѣшенія властей, ни регистраціи въ правительственномъ установленіи. Лица, желающія составить «хэ-хо», приглашаютъ свидѣтелей и въ ихъ присутствіи скрѣпляютъ своими печатями договоръ объ образованіи «хэ-хо», содержащій наименованіе новой фирмы, указанія о характерѣ дѣятельности фирмы, срокъ, на который образуется «хэ-хо», размѣры вкладовъ отдѣльныхъ участниковъ, распредѣленіе между ними обязанностей, порядокъ счетоводства и основанія распредѣленія прибыли. Присутствующіе свидѣтели приложеніемъ своихъ печатей удостовѣряютъ фактъ заключенія договора, изложеннаго въ письменномъ документѣ. Вслѣдъ за этимъ договоръ вносится для регистраціи въ мѣстное коммерческое общество, послѣ чего «хэ-хо» открываетъ свои дѣйствія.

Рѣже лянъ-чжани принадлежатъ одному лицу. На ст. Аньда, напримѣръ, 90% лянъ-чжаней—«хэ-хо» и только 10%—единоличныя предпріятія.

Размѣры капиталовъ лянъ-чжаней чрезвычайно разнообразны: отъ 3,000—5,000 долларовъ—до 500,000 долларовъ, а иногда и свыше милліона. Такъ, напримѣръ, изъ 100 (приблизительно) фирмъ ст. Аньда 30% имѣютъ капиталъ не свыше 5,000 долл., 30% отъ 5 до 10,000 долл. включительно, 20% отъ 10 до 20,000 долларовъ (включительно) и 20% свыше 20,000 долл., при чемъ изъ этого числа только нѣсколько фирмъ имѣютъ капиталъ свыше 100,000 долларовъ.

Капиталы лянъ-чжаней въ подавляющемъ большинствѣ составлены въ провинціальныхъ дяо, что не мѣшаетъ этимъ фирмамъ вести операціи и въ долларахъ, а иногда (съ японскими фирмами) даже въ енахъ.

Большинство хлѣбныхъ фирмъ имѣютъ, кромѣ хлѣбной, другую торговлю; лавки съ товарами массоваго потребленія китайскаго населенія («цза-хо-пу»), заводы ханшинные и маслобойные и др. Въ районѣ ст. Аньда, напримѣръ, до 70% хлѣбныхъ фирмъ имѣетъ еще и другія предпріятія.

Лянъ-чжани Сѣверной Маньчжуріи, по характеру ихъ операцій, могутъ быть отнесены къ слѣдующимъ категоріямъ: а) лянъ-чжани уѣздныхъ центровъ (городовъ и торговыхъ мѣстечекъ), б) лянъ-чжани пристаней, в) лянъ-чжани станціонные и г) лянъ-чжани крупныхъ обще-маньчжурскихъ центровъ—Харбина и Чанчуня.

Кромѣ лянъ-чжаней—постоянныхъ, мѣстныхъ, обосновавшихся въ томъ или другомъ пунктѣ и ведущихъ здѣсь постоянную торговлю (съ сокращеніемъ операцій на мертвый лѣтній періодъ), на станціяхъ и въ уѣздныхъ центрахъ Сѣверной Маньчжуріи работаютъ «пріѣзжіе» лянъ-чжани, которые являются отдѣленіями фирмъ крупныхъ хлѣбныхъ рынковъ — Харбина, Чанчуня, Инкоу, Дайрена, Сыпингая, Андуна и др.,—открываемыми въ богатыхъ хлѣбныхъ районахъ на время оживленной хлѣбной скупки—съ октября до апрѣля.

Общее количество лянъ-чжаней, работающихъ въ Сѣверной Маньчжуріи, чрезвычайно велико и должно быть исчислено въ нѣсколько тысячъ. Достаточно указать, что на ст. Аньда имѣется до 100 мѣстныхъ и до 50 пріѣзжихъ лянъ-чжаней, въ г. Байцюанѣ—свыше 100, въ Шуанченпу—70 крупныхъ и 150 мелкихъ, въ Цицикарѣ—болѣе 100, въ Маньгоу—болѣе 30, въ Хуланченѣ—до 70, въ Санчахэ—свыше 30, въ Яомынѣ—свыше 40, въ Бодунэ и его районѣ—до 200, въ Цзямусахъ—до 30 и т. д.

Преобладающее большинство фирмъ работаетъ въ хлѣбномъ дѣлѣ не болѣе 10—12 лѣтъ. Старинныя хлѣбныя фирмы—такія насчитываются единицами—ведутъ дѣло въ старыхъ торговыхъ центрахъ—Ашихэ, Сансинѣ, Шуанченпу, Цицикарѣ, Хуланченѣ, Баянсянѣ, Нингутѣ и др. Въ общемъ, на южной и восточной линіяхъ и отчасти на Сунгари работаютъ болѣе старыя и крѣпкія фирмы, чѣмъ на западной линіи.

Количество хлѣбныхъ фирмъ въ Сѣверной Маньчжуріи постепенно увеличивается; все время пріѣзжаютъ изъ внутренняго Китая новые люди и берутся за хлѣбное дѣло.

Несмотря на то, что главная масса хлѣба скупается фирмами, работающими только на собственный капиталъ, обороты фирмъ достигаютъ весьма солидныхъ размѣровъ. По сообщеніямъ китайскихъ коммерческихъ обществъ, при капиталѣ въ 5,000 долларовъ фирма за кампанію пропускаетъ черезъ свои руки хлѣба на сумму до 50,000, а иногда до 100,000 долларовъ. Нѣкоторыя фирмы съ капиталомъ въ 500,000 долларовъ въ минувшую кампанію дѣлали оборотъ до 2.000,000 долларовъ.

Операціи лянъ-чжаней въ Сѣверной Маньчжуріи кончаются въ однихъ случаяхъ сбытомъ въ порту (Дайренъ, Инкоу), въ другихъ—въ Чанчунѣ, Харбинѣ или даже на мелкой станціи отправленія.

Лянъ-чжани всѣхъ типовъ ведутъ собираніе зерна отъ производителя и перепродажу его экспортеру и мукомолу или перепродавцу; огромное большинство лянъ-чжаней выполняетъ большую работу по доставкѣ хлѣба къ станціямъ ж. д., формированію партій и по храненію хлѣба; нѣкоторые лянъ-чжани заняты, кромѣ того, доставкой хлѣба въ крупные обще-маньчжурскіе центры и даже въ порты.

Вся маньчжурская экспортная торговля основана по существу на ихъ работѣ.

При современномъ состояніи хлѣбной торговли Сѣверной Маньчжуріи и ея бытовомъ укладѣ, экспортеры-иностранцы не въ силахъ сами вплотную подойти къ производителю. Лянъ-чжани поэтому являются необходимой составной частью общаго хлѣботорговаго аппарата, безъ которой этотъ аппаратъ не могъ бы обойтись.

Хотя отдѣльные лянъ-чжани обладаютъ сравнительно небольшими средствами, общій капиталъ, вкладываемый въ маньчжурскую хлѣбную торговлю всѣми этими фирмами вмѣстѣ,—огроменъ. Именно средства лянъ-чжаней и являются тѣмъ фономъ, на основѣ котораго происходитъ развитіе хлѣбной торговли Сѣверной Маньчжуріи.

Особую разновидность китайскихъ хлѣботорговыхъ предпріятій представляютъ «да-че-дяни», которые въ торговомъ обиходѣ противопоставляются «лянъчжанямъ».

Да-че-дяни—это обычные постоялые дворы, на которыхъ путникъ крестьянинъ или торговецъ можетъ накормить лошадей и получить ночлегъ и пищу для себя. Въ тѣхъ же пунктахъ, которые являются мѣстами хлѣбной скупки, «да-че-дяни» съ теченіемъ времени стали выполнять нѣкоторыя спеціальныя функціи.

Пріѣзжающій съ продажнымъ хлѣбомъ на станцію или въ городъ крестьянинъ естественно ищетъ добросовѣстнаго и освѣдомленнаго человѣка, который помогъ бы ему не попасть впросакъ въ предстоящей сдѣлкѣ въ чужомъ мѣстѣ съ незнакомыми людьми. Такимъ наиболѣе ему знакомымъ человѣкомъ оказывался владѣлецъ постоялаго двора, гдѣ онъ остановился. Мало-помалу къ профессіи содержателя постоялаго двора присоединилась профессія комиссіонера по продажѣ хлѣба. Вторая профессія оказалась весьма прибыльной, что повлекло за собой приспособленіе всего несложнаго предпріятія къ новымъ функціямъ и вызвало наемъ владѣльцемъ постоялаго двора особыхъ служащихъ-приказчиковъ, обслуживающихъ комиссіонную дѣятельность постоялаго двора и т. д.

Вслѣдъ за этимъ, какъ только у владѣльца постоялаго двора подкапливались собственныя деньги, онъ при удобномъ случаѣ покупалъ зерно уже за свой счетъ.

Въ такомъ видѣ работаютъ да-че-дяни въ настоящее время. Многіе изъ нихъ уже не ограничиваются обслуживаніемъ крестьянъ, заѣхавшихъ на постоялый дворъ, а прибѣгаютъ къ особымъ мѣрамъ, чтобы увеличить свою кліентуру. Крестьянамъ, останавливающимся на дворѣ и продающимъ черезъ да-че-дянъ свой хлѣбъ, не рѣдко предоставляется безплатный ночлегъ и разныя льготы; на пути, ведущіе къ городу, да-че-дяни высылаютъ приказчиковъ, чтобы залучить крестьянъ къ себѣ на дворъ; нерѣдко владѣльцы да-че-дяней снабжаютъ въ деревняхъ крестьянъ своими мѣшками, чтобы побудить везти хлѣбъ къ давшему мѣшки и т. д.

Размѣры вознагражденія да-че-дяней за комиссіонныя услуги очень устойчивы: вездѣ имъ платятъ 2% съ цѣны сдѣлки; повышенный процентъ (3%) взимается крайне рѣдко, когда сбыть хлѣбъ очень трудно.

Особенное развитіе комиссіонныя операціи да-че-дяней пріобрѣли въ районѣ западной линіи, гдѣ на нѣкоторыхъ станціяхъ (какъ напримѣръ, Аньда) весь привозимый крестьянами хлѣбъ продается при непремѣнномъ участіи да-че-дяней.

Организація скупки.

Покупка собраннаго хлѣба отъ производителя совершается либо въ деревнѣ у продавца, либо на базарѣ, либо на складѣ у покупателя, либо черезъ постоялый дворъ (да-че-дянь).

Покупка хлѣба въ деревнѣ продавца встрѣчается лишь тамъ, гдѣ существуетъ значительная конкуренція покупателей изъ разныхъ пунктовъ.

Такая скупка хлѣба приказчиками фирмъ, объѣзжающими деревни, широко развита въ районѣ всей южной линіи, т.-е. тамъ, гдѣ границы закупочныхъ областей отдѣльныхъ станцій перекрещиваются между собой; въ менѣе развитомъ видѣ она существуетъ въ Харбинскомъ районѣ. Точно такъ же фирмы ст. Фуляэрди, испытывающія сильную конкуренцію со стороны мощныхъ фирмъ г. Цицикара, разсылаютъ своихъ служащихъ для скупки хлѣба по окрестнымъ мѣстностямъ. Въ нѣкоторыхъ районахъ восточной линіи эта форма скупки также существуетъ. Наоборотъ, въ главномъ хлѣбномъ массивѣ западной линіи, тяготѣющемъ къ ст. Аньда—Маньгоу, такія покупки наблюдаются весьма рѣдко. Здѣсь китайскіе торговцы, не испытывающіе конкуренціи лянъ-чжаней другихъ станцій, находятъ эту форму сдѣлокъ не отвѣчающей ихъ интересамъ и считаютъ, что пріѣздъ ихъ приказчиковъ въ деревню вызвалъ бы неизбѣжное повышеніе цѣнъ со стороны крестьянъ, которые постараются использовать предполагаемую нужду скупщиковъ въ хлѣбѣ. Точно такъже хлѣбныя фирмы, скупающія зерно на пристаняхъ нижняго плеса рѣки

Сунгари, разсылаютъ приказчиковъ по деревнямъ только въ случаѣ необходимости срочно закупить зерно *).

При покупкѣ хлѣба по деревнямъ крестьяне-продавцы принимаютъ на себя обязательство доставки хлѣба на складъ скупщика—на станціи, пристани или въ мѣстномъ торговомъ центрѣ. Покупная цѣна при такихъ сдѣлкахъ опредѣляется франко-складъ покупателя.

Покупка хлѣба на базарахъ развита на пристаняхъ р. Сунгари; эта же форма существуетъ повсемѣстно на южной и въ нѣкоторыхъ районахъ восточной линіи, а также въ уѣздныхъ городахъ и торговыхъ мѣстечкахъ въ районѣ западной линіи; базарной торговли хлѣбомъ при станціяхъ западной линіи почти не наблюдается. Скупка хлѣба на базарѣ производится или приказчиками мѣстныхъ фирмъ, или пріѣзжими приказчиками фирмъ, находящихся на станціи или въ другомъ крупномъ мѣстномъ торговомъ центрѣ. Пріѣзжіе приказчики въ большинствѣ случаевъ покупаютъ съ обязательствомъ продавца доставить хлѣбъ на складъ въ мѣстѣ нахожденія фирмы и рѣже ссыпаютъ зерно въ особо нанятый складъ въ пунктѣ, гдѣ производится скупка.

Покупка хлѣба фирмою черезъ постоялый дворъ обычно происходитъ слѣдующимъ образомъ:

Крестьянинъ-продавецъ, нагрузивъ хлѣбомъ одну или нѣсколько арбъ, часто вмѣстѣ съ другими односельчанами направляется къ станціи или городу, гдѣ по его свѣдѣніямъ можно выгоднѣе всего продать хлѣбъ. Здѣсь онъ заѣзжаетъ на постоялый дворъ, знакомый ему или на рекомендованный односельчанами или даже случайнымъ попутчикомъ. Раннимъ утромъ владѣлецъ постоялаго двора или одинъ изъ его служащихъ съ образцами привезеннаго хлѣба, а иногда и безъ образцовъ, отправляется къ фирмамъ, которыя въ этотъ періодъ ведутъ скупку хлѣба, сговаривается о цѣнѣ и заключаетъ сдѣлку на продажу хлѣба своего постояльца, который вслѣдъ за этимъ въ сопровожденіи служащаго постоялаго двора доставляетъ хлѣбъ на складъ покупателя и немедленно получаетъ причитающуюся ему плату.

Въ другихъ случаяхъ служащій фирмы самъ обходитъ утромъ постоялые дворы и скупаетъ привезенный хлѣбъ, опять-таки при участіи владѣльца постоялаго двора и его приказчика, послѣ чего крестьянинъ доставляетъ проданный хлѣбъ на складъ покупателя, гдѣ онъ и получаетъ расчетъ.

Владѣлецъ постоялаго двора (или его служащій) является здѣсь защитникомъ интересовъ продавца и, выступая въ качествѣ комиссіонера, въ дѣйствительности, самъ ведетъ торгъ отъ имени крестьянина. Продажа при посредствѣ владѣльца постоялаго двора особенно распространена тамъ, гдѣ хлѣбная торговля создалась недавно и гдѣ хлѣбныя фирмы не пріобрѣли еще опредѣленной репутаціи въ глазахъ населенія. Наоборотъ, въ районахъ старинной хлѣбной торговли участіе комиссіонера-владѣльца постоялаго двора встрѣчается весьма рѣдко и обусловливается какими-нибудь особыми обстоятельствами. Станціи западной линіи, и въ особенности Аньда, а также и отдаленные торговые центры этого района обычно ведутъ скупку при участіи

---

*) Въ концѣ 1921 года большія запродажи и малый подвозъ вызвали усиленную скупку по деревнямъ во многихъ мѣстностяхъ, гдѣ въ прошлыя кампаніи этой формы скупки не существовало.

владѣльцевъ постоялыхъ дворовъ; пристани р. Сунгари, восточная линія и, въ особенности, южная линія почти не знаютъ посредничества постоялыхъ дворовъ.

Въ районахъ давней хлѣбной торговли на Сунгари, по южной и восточной линіи, крестьяне, привозящіе свой хлѣбъ для продажи на станціи, пристани и въ другіе торговые центры, нерѣдко не останавливаются на базарѣ и не заѣзжаютъ на постоялый дворъ, а прямо проѣзжаютъ на дворъ къ знакомымъ хлѣбнымъ фирмамъ и сдаютъ имъ хлѣбъ. Эта форма продажи существуетъ лишь тамъ, гдѣ между населеніемъ и фирмами установились прочныя отношенія и гдѣ скупка хлѣба фирмами носитъ регулярный характеръ.

Пріемка хлѣба производится или мѣрою, или вѣсомъ. Первый способъ, существующій издавна, примѣняется почти во всѣхъ случаяхъ покупки зерна китайскими фирмами. Весьма рѣдко, и то лишь въ пристанціонной торговлѣ, купцы-китайцы принимаютъ хлѣбъ вѣсомъ. Второй способъ употребляется европейскими фирмами, покупающими хлѣбъ «съ привоза» отъ производителя на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

При покупкѣ *мѣрою* принимаемый хлѣбъ измѣряется «доу», продставляющимъ деревянный ящикъ, въ формѣ усѣченной четырехгранной пирамиды, напоминающій русскую форму для творожной пасхи. Доу имѣетъ глухое дно (меньшее основаніе) и стѣнки и открыто со стороны большого основанія, гдѣ прикрѣплена деревянная ручка. Доу равняется 1/10 «даня»—основной единицы измѣренія сыпучихъ тѣлъ.

Величина даня въ отдѣльныхъ районахъ Сѣверной Маньчжуріи отличается чрезвычайнымъ разнообразіемъ. Однако, имѣется два основныхъ типа даня—большой и малый, и всѣ дани поуѣздные или порайонные съ большей или меньшей степенью приближенія, правда, весьма грубо, могутъ быть отнесены къ типу даня большого или малаго.

Большой дань употребляется въ Цицикарскомъ районѣ, на ст. Сяохаоцзы и въ тяготѣющей къ ней мѣстности, на ст. Хайлинъ, Муданьцзянъ, Мулинь и Мацяохэ и связанныхъ съ ними районахъ, а также въ районахъ, тяготѣющихъ къ пристанямъ р. Сунгари, ниже Сансинскаго переката.

Вѣсъ большого даня колеблется по районамъ и въ зависимости отъ натуры для бобовъ отъ 19 до 21 пуд., для пшеницы отъ 19 до 22 пуд., для гаоляна отъ 18 до 19 пуд., для гузцы отъ 19 до 20 пуд., для ячменя отъ 14 до 16 пуд., для овса отъ 12,5 до 16 пуд., для кукурузы отъ 18 до 18,5 пудовъ.

Малый дань употребляется въ обширномъ районѣ ст. Аньда, кромѣ части уѣзда Лин-дянь-сянь, въ Харбинскомъ районѣ, на ст. Ашихэ, Уцзимихэ, Уцзими, Имяньпо, въ районѣ всей южной линіи и въ районахъ, тяготѣющихъ къ пристанямъ р. Сунгари выше Сансинскаго переката.

Вѣсъ малаго даня бобовъ даетъ отъ 12,5 до 14,5 пуд., пшеницы отъ 12,5 до 15 пуд., гаоляна отъ 10 до 14,5 пуд., гуцзы отъ 10 до 14,5 пуд., ячменя отъ 12 до 13 пуд., овса отъ 9 до 13 пуд., кукурузы отъ 11 до 15 пудовъ.

Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ фактическое измѣреніе зерна производится не «доу», а «бань-доу»,—такой же мѣрой, но равной половинѣ доу или 1/20 даня. Эта мѣра существуетъ въ Мулинсянѣ, Нинансянѣ (Нингутѣ), Илансянѣ (Сансинѣ) и другихъ мѣстахъ.

Пріемка хлѣба *по вѣсу* производится путемъ взвѣшиванія мѣшковъ съ хлѣбомъ (по четыре-пять мѣшковъ сразу) на обычныхъ вѣсахъ десятичной системы, принадлежащихъ покупающей фирмѣ. Продавцы-крестьяне предпочитаютъ продавать хлѣбъ мѣрою, такъ какъ они весьма часто не бываютъ увѣрены въ правильности взвѣшиванія на сравнительно сложномъ приборѣ.

Взвѣшиваніе обычно производится совмѣстно китайцемъ, приказчикомъ покупателя, и служащимъ комиссіонера—владѣльца постоялаго двора. Роль крестьянина продавца при этой операціи сводится къ тому, что онъ перетаскиваетъ мѣшки съ хлѣбомъ на вѣсы и съ вѣсовъ.

Необходимо отмѣтить, что хотя служащій постоялаго двора и выступаетъ при куплѣ-продажѣ хлѣба на сторонѣ крестьянина-продавца, на самомъ дѣлѣ между нимъ и приказчикомъ покупателя—такъ-называемымъ переводчикомъ, существуетъ, въ большинствѣ случаевъ, поощряемое фирмою соглашеніе, направленное къ тому, чтобы покупной вѣсъ, за который производится расчетъ съ продавцомъ, былъ меньше фактическаго вѣса принятаго хлѣба.

Путемъ незамѣтныхъ манипуляцій съ вѣсами къ концу дневной пріемки на складѣ покупателя оказывается одинъ или нѣсколько мѣшковъ, то-есть, 5—10—15 пудовъ лишнихъ сравнительно съ вѣсомъ купленнаго; «прибыль» эта, по установившемуся обычаю, идетъ въ пользу «переводчика», который дѣлится ею съ молчаливо-помогающимъ ему служащимъ постоялаго двора.

Такая же «прибыль» получается отъ «округленія» вѣса принимаемаго хлѣба до десятковъ фунтовъ,—болѣе дробныя доли при подсчетѣ отбрасываются.

Вся скупка хлѣба отъ производителя ведется на провинціальныя дяо,—въ качествѣ размѣнной единицы въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ имѣютъ хожденіе дяо мѣстныхъ коммерческихъ обществъ. Расплата съ крестьяниномъ производится немедленно по пріемкѣ хлѣба наличными деньгами.

Торговля уѣздныхъ центровъ.

Скупка хлѣба производится какъ на станціяхъ, такъ и въ торговыхъ центрахъ, расположенныхъ вдали отъ рельсовыхъ и водныхъ путей,—въ уѣздныхъ городахъ и торговыхъ мѣстечкахъ. Эти пункты нерѣдко отстоятъ весьма далеко отъ станцій желѣзныхъ дорогъ—на 100 и болѣе верстъ.

Количество торговыхъ центровъ, расположенныхъ вдали отъ линій и рѣки, весьма велико. Такими центрами являются всѣ уѣздные города, расположенные въ земледѣльческомъ районѣ, и значительное количество торговыхъ мѣстечекъ, образовавшихся понѣскольку въ каждомъ уѣздѣ. Слѣдуетъ считать, что такихъ торговыхъ центровъ, ведущихъ скупку хлѣба и находящихся вдали отъ линій, въ Сѣверной Маньчжуріи имѣется до 100. Въ нѣкоторыхъ изъ этихъ пунктовъ скупка ведется въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ не большимъ числомъ фирмъ—тремя-пятью, иногда десяткомъ. Другіе уѣздные торговые пункты, наоборотъ, представляютъ весьма мощные центры, число фирмъ въ которыхъ порою доходитъ до сотни. Таковы Байцюансянь, Суйхуасянь (Бейлинцзы), Хуланченъ, Нинансянь (Нингута) и друг.

Уѣздные торговые центры, находящіеся въ районахъ стараго земледѣлія, въ большинствѣ остановились въ своемъ развитіи, или развиваются слабо. Крестьяне этихъ районовъ за рядъ лѣтъ, ознакомившись съ рынками сбыта, мало-помалу начинаютъ везти хлѣбъ на продажу прямо на станцію, гдѣ можно получить болѣе высокую цѣну. Этотъ отливъ продавцовъ не возмѣщается развитіемъ запашекъ и увеличеніемъ количества поступающаго изъ уѣзда на рынокъ хлѣба. Уѣздныя фирмы въ этихъ районахъ для того, чтобы получить хлѣбъ въ свои руки, прибѣгаютъ къ покупкѣ хлѣба на корню и другимъ мѣрамъ. Процессъ перенесенія центровъ сбыта къ станціямъ, правда, нѣсколько задерживается тѣмъ, что уѣздные пункты скупки продолжаютъ нерѣдко оставаться центрами распредѣленія товаровъ массоваго потребленія китайскаго населенія (цза-хо), но въ районахъ давняго заселенія—по южной и восточной линіи—хлѣбная скупка станціи опредѣленно развивается за счетъ уменьшенія скупки уѣздныхъ центровъ. Хлѣбная торговля этихъ районовъ начинаетъ пріобрѣтать характеръ станціонной торговли.

Въ районахъ новой колонизаціи—по западной линіи—наблюдается одновременно развитіе скупки какъ на станціяхъ, такъ и въ уѣздныхь центрахъ. И здѣсь крестьяне, приглядѣвшись, также, начинаютъ везти свой хлѣбъ къ станціямъ вмѣсто уѣздныхъ центровъ, но распашка и товарные избытки хлѣба такъ увеличиваются, что притокъ къ уѣзднымъ центрамъ зерна изъ новыхъ хлѣбныхъ районовъ съ избыткомъ покрываетъ отвлеченное отъ уѣздовъ станціями.

Въ уѣздныхъ торговыхъ центрахъ работаютъ только китайскія фирмы; русскія и японскія фирмы появляются здѣсь лишь какъ рѣдкое исключеніе и то лишь временно, на короткій срокъ. Изъ китайскихъ фирмъ здѣсь производятъ скупку мѣстные и станціонные лянъ-чжани, скупающіе хлѣбъ для того, чтобы доставить его къ станціи или пристани и перепродать тамъ тѣмъ, кто не имѣетъ возможности работать въ глубинѣ страны; кромѣ этихъ фирмъ, скупку хлѣба отъ производителей въ уѣздныхъ центрахъ ведутъ представители маслобойныхъ и ханшинныхъ заводовъ и мельницъ, открывающіе въ этихъ пунктахъ временныя отдѣленія на періодъ оживленнаго подвоза.

И тѣ, и другія скупаютъ хлѣбъ отъ крестьянина,—сдѣлокъ по перепродажѣ хлѣба одною фирмою другой въ уѣздныхъ центрахъ почти нѣтъ; отъ мѣстныхъ лянъ-чжаней иногда только покупаютъ партіи чанчунскія и харбинскія фирмы и въ видѣ исключенія—иногда представитель какой-нибудь мельницы или завода, не сумѣвъ закупить въ срокъ нужное ему зерно отъ крестьянина, вынужденъ пріобрѣсти небольшую партію отъ лянъ-чжаня.

Главная масса хлѣба, скупаемаго лянъ-чжанями въ уѣздныхъ центрахъ, обычно сразу же отправляется самими скупщиками на станцію.

Покупаемый въ уѣздныхъ центрахъ хлѣбъ обычно при пріемкѣ же ссыпается въ имѣющіеся у покупателя мѣшки—если, конечно, при совершеніи сдѣлки не была оговорена обязанность крестьянина-продавца доставить хлѣбъ на станцію. Въ этихъ пунктахъ хлѣбъ рѣдко хранится долгое время; обычно сразу послѣ пріемки покупатель подыскиваетъ возчиковъ и отправляетъ партію на станцію. Если хлѣбъ до отправки долженъ пролежать нѣкоторое время, то его складываютъ въ мѣшкахъ въ оградѣ постоялаго двора, гдѣ остановился покупатель, въ закрытомъ помѣщеніи или на открытомъ воздухѣ, на подкладкахъ—полѣньяхъ, укрывъ сверху и съ боковъ цыновками.

Иногда, за отсутствіемъ мѣшковъ, хлѣбъ хранится до отправки насыпью въ огорожахъ.

Перечистка хлѣба и подборъ однородныхъ партій въ уѣздныхъ центрахъ производятся рѣдко; хлѣбъ обычно везется на станцію въ томъ видѣ, какъ онъ купленъ у крестьянина.

Въ нѣкоторыхъ районахъ распространена сдача хлѣба для перепродажи на комиссію знакомымъ фирмамъ на станціи. Въ этихъ случаяхъ станціонныя фирмы формируютъ партіи изъ хлѣба, доставленнаго ихъ довѣрителями изъ уѣздовъ, сговариваются съ покупателемъ, но для совершенія сдѣлки испрашиваютъ разрѣшеніе владѣльца хлѣба. Количество хлѣба, сбываемаго уѣздными фирмами этимъ способомъ, бываетъ весьма велико. Такъ за кампанію 1920—1921 гг. 48-ю фирмами гор. Байцюаньсяня было сдано на комиссію фирмамъ ст. Аньда свыше 8-ми милліоновъ пудовъ хлѣба.

5. Хлѣбная торговля желѣзнодорожныхъ станцій.

Хлѣбная торговля на станціяхъ существенно отличается отъ хлѣбной торговли уѣздныхъ центровъ какъ по характеру сдѣлокъ, такъ и по составу работающихъ фирмъ.

Кромѣ существующихъ въ уѣздныхъ центрахъ сдѣлокъ по скупкѣ хлѣба отъ производителей, хлѣбная торговля станцій заключается въ разнообразныхъ сдѣлкахъ по продажѣ хлѣба либо непосредственно экспортерамъ и мукомоламъ, либо фирмамъ иного—промежуточнаго—типа для перепродажи, въ концѣ-концовъ, тѣмъ же экспортерамъ и мукомоламъ. Въ процессѣ хлѣбной торговли на станціяхъ, кромѣ того, совершаются разнообразныя сдѣлки вспомогательнаго характера—по залогу хлѣба, храненію его, переработкѣ, комиссіонныя сдѣлки и друг. Здѣсь же происходитъ приведеніе скупленныхъ массъ въ видъ, необходимый для появленія на міровомъ рынкѣ,—происходитъ формированіе хлѣбныхъ партій.

Хлѣбныя фирмы, ихъ операціи.

Кромѣ китайскихъ лянъ-чжаней и да-че-дяней, работа которыхъ на станціи шире, чѣмъ въ уѣздномъ центрѣ, здѣсь выступаютъ и новые покупатели,—экспортныя и мукомольныя фирмы и перепродавцы—фирмы промежуточнаго типа европейскія и японскія.

На станціяхъ съ малымъ тяготѣніемъ къ нимъ хлѣбныхъ грузовъ и малыми хлѣбными отправками, не носящими регулярнаго характера, постоянныя операціи ведутъ такіе же лянъ-чжани, какіе работаютъ въ уѣздныхъ центрахъ. Лишь изрѣдка для отдѣльныхъ сдѣлокъ появляются здѣсь перепродавцы-европейцы и еще рѣже представители экспортеровъ и мукомоловъ.

На крупныхъ станціяхъ, ведущихъ постоянныя операціи съ значительными массами и производящихъ регулярныя отправки, кромѣ лянъ-чжаней и да-че-дяней, ведутъ болѣе или менѣе постоянную работу посредники-перепродавцы и представители экспортеровъ и мукомоловъ.

Работающія на станціяхъ среднія и мелкія русскія фирмы обладаютъ капиталами слишкомъ недостаточными, чтобы заниматься экспортомъ хлѣба за океанъ и поэтому вынуждены ограничиваться въ лучшемъ случаѣ отправкой хлѣба до порта, а въ худшемъ—перепродажей его на мѣстѣ.

До періода торговаго кризиса въ Сѣверной Маньчжуріи 1918—1920 гг., фирмы эти работали на станціяхъ какъ западной, такъ и восточной и южной линій. За время кризиса онѣ оказались вытѣсненными съ южной линіи;

на восточной линіи, гдѣ хлѣбная торговля носитъ болѣе спокойный характеръ, дѣятельность ихъ также сократилась, но зато съ особенной энергіей эти фирмы принялись послѣ кризиса за работу на станціяхъ западной линіи, въ особенности на ст. Аньда, а въ кампанію 1921—22 также Маньгоу и друг.

Упадокъ торговли въ Сѣверной Маньчжуріи, связанный съ перерывомъ торговыхъ сношеній съ Сибирью, вызвалъ потребность размѣщенія нѣкотораго количества свободныхъ капиталовъ, въ томъ числѣ и мелкихъ.

Обстановка маньчжурской хлѣбной торговли оказалась благопріятной для размѣщенія этихъ капиталовъ, и рынокъ въ кампанію 1920—1921 гг. увидѣлъ рядъ новыхъ хлѣботорговцевъ, ранѣе не выступавшихъ въ этой отрасли торговли.

Русскія фирмы промежуточнаго типа ведутъ закупку и «съ привоза» и «партіонно».

Закупка «съ привоза»—отъ пріѣзжающихъ на станцію крестьянъ производится въ тѣхъ же формахъ, какъ ее ведутъ и китайскіе лянъ-чжани—при посредствѣ да-че-дяней, съ той лишь разницей, что покупатель-хлѣботорговецъ, незнакомый съ китайскимъ языкомъ и зачастую не достаточно владѣющій закупочной техникой, ведетъ покупку черезъ своего служащаго-китайца «переводчика», который играетъ въ этихъ сдѣлкахъ весьма важную роль.

При «партіонной» покупкѣ отъ лянъ-чжаней, хлѣбъ обходится покупателю на 2—4 цента дороже, чѣмъ при покупкѣ съ привоза. Поэтому къ такому способу покупки перепродавцы прибѣгаютъ лишь тогда, когда рыночная конъюнктура заставляетъ поспѣшить съ покупкой, т.-е. когда цѣны идутъ рѣзко вверхъ, или въ тѣхъ случаяхъ, когда надо «откупиться», чтобы получить наличный товаръ для уже запроданной партіи. Однако, покупка партіонная, при нѣкоторой дороговизнѣ, имѣетъ преимущества передъ покупкой «съ привоза». Партіонный хлѣбъ—однороднаго качества, одновѣсной кантарки, въ мѣшкахъ одного сорта. Съ такимъ хлѣбомъ нѣтъ тѣхъ хлопотъ, которыя вызываетъ переработка хлѣба, купленнаго съ привоза, необходимая для того, чтобы подобрать партію.

Эти промежуточныя на западной линіи работаютъ на всѣхъ трехъ крупныхъ станціяхъ—Цицикаръ, Аньда и Маньгоу. На станціи Аньда въ кампанію 1920—1921 гг. работало до 30 такихъ фирмъ.

Въ системѣ хлѣботорговаго аппарата южной линіи европейскія промежуточныя фирмы оказались излишними. Тамъ имѣются, съ одной стороны, многочисленные умѣлые скупщики—лянъ-чжани съ давней репутаціей, съ другой—экспортныя фирмы, широко пользующіяся средствами чанчунскихъ японскихъ банковъ; поэтому хлѣбная торговля не ощущаетъ потребности въ добавочныхъ средствахъ.

Наоборотъ, западная линія испытываетъ острый недостатокъ въ капиталахъ, такъ какъ собственные капиталы фирмъ недостаточны, а кредитъ мало развитъ. Недостаткомъ средствъ и слѣдуетъ объяснить здѣсь успѣшную работу промежуточныхъ европейскихъ фирмъ, вкладывающихъ въ это дѣло значительные—у всѣхъ фирмъ вмѣстѣ—капиталы и тѣмъ ослабляющихъ острую напряженность рынка.

Главную базу всѣ европейскія фирмы—перепродавцы имѣютъ въ Харбинѣ, хотя многія изъ фирмъ прочно обосновались на линіи.

Въ мелкихъ фирмахъ—на линіи иногда работаютъ сами владѣльцы, въ болѣе крупныхъ—глава предпріятія живетъ въ Харбинѣ, а на линіи работаютъ служащіе.

Мелкія японскія фирмы работаютъ на всѣхъ станціяхъ южной линіи до Шуанченпу, а также на нѣкоторыхъ станціяхъ восточной линіи. На ст. Яомынь имѣется восемь такихъ фирмъ, на другихъ станціяхъ меньше. Японскія фирмы заняты скупкой хлѣба отъ производителей и отъ мѣстныхъ лянъ-чжаней. Количество хлѣба, скупаемаго ими непосредственно отъ крестьянъ, весьма значительно. Такъ, на ст. Яомынь, гдѣ работа ихъ, правда, наиболѣе интенсивна, изъ общаго количества хлѣба, скупленнаго японскими фирмами въ кампанію 1920 -21 гг., — 60% приходится на скупку непосредственно отъ крестьянъ.

Закупщики японцы появились на южной линіи уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ, но на нѣкоторыхъ станціяхъ (Цайцзягоу) они начали работу впервые въ 1921 году. Вообще же работа японскихъ фирмъ на южной линіи годъ отъ году увеличивается, какъ въ отношеніи числа работающихъ фирмъ, такъ и по количеству закупаемаго хлѣба. Японскія фирмы, какъ общее правило, работаютъ со служащими-китайцами, оставляя въ рукахъ японцевъ лишь общее руководство дѣломъ.

Отъ русскихъ фирмъ приблизительно того же типа — промежуточнаго, японскія фирмы отличаются, кромѣ доступнаго для нихъ широкаго чанчунскаго кредита, гораздо большей гибкостью и подвижностью. Представители японскихъ фирмъ постоянно производятъ объѣзды интересующихъ ихъ районовъ, удаляясь въ глубь страны, что рѣдко дѣлаютъ русскія фирмы, работающія на станціяхъ.

Почти на всѣхъ большихъ станціяхъ работаютъ крупныя экспортныя фирмы, число которыхъ не велико.

Экспортныя фирмы ведутъ на станціяхъ партіонную закупку зерна отъ лянъ-чжаней и европейскихъ фирмъ—перепродавцовъ; въ отдѣльныхъ случаяхъ нѣкоторыя изъ экспортныхъ фирмъ ведутъ покупку «съ привоза» отъ производителей. Покупка съ привоза сопряжена съ значительной дробностью операціи, почему многія крупныя фирмы предпочитаютъ партіонную покупку, весьма мало удорожающую хлѣбъ.

Въ отдѣльныхъ случаяхъ экспортеры ведутъ всю покупку на опредѣленной станціи черезъ какую-нибудь одну крупную китайскую фирму, которая выступаетъ въ качествѣ комиссіонера.

На-ряду съ экспортерами на линіи ведутъ закупки представители крупныхъ мукомольныхъ предпріятій Сѣверной Маньчжуріи. Закупки этихъ предпріятій по своему характеру весьма близки къ закупкамъ экспортеровъ.

Отдѣльно необходимо отмѣтить существовавшую за послѣднія пять кампаній закупочную дѣятельность русскихъ правительственныхъ закупочныхъ организацій: уполномоченнаго «Хлѣбарміи»—дореволюціоннаго періода, Маньчжурской Закупочной Управы—періода Временнаго Правительства, уполномоченнаго Министерства Продовольствія—періода Омскаго Правительства и «Центросоюза» (періодъ Совѣтской власти въ Сибири), продолжающаго свою дѣятельность понынѣ.

Эти организаціи примѣняли разнообразные способы закупки, начиная съ покупки «съ привоза» до пріобрѣтенія огромныхъ партій отъ крупнѣйшихъ коммерсантовъ. Операціи свои организаціи эти вели на небольшомъ числѣ станцій—преимущественно западной линіи. Вліяніе закупокъ этихъ организацій на мѣстный рынокъ было весьма велико: съ одной стороны, въ ихъ рукахъ находились громадныя средства; съ другой—основное начало, регулирующее дѣятельность частнаго аппарата, — хозяйственный расчетъ, требующій, чтобы операція не была убыточной, совершенно отсутствовало въ дѣятельности правительственныхъ организацій. Эти организаціи руководились нерѣдко только требованіемъ закупить въ опредѣленный срокъ опредѣленное количество хлѣба, не считаясь съ цѣнами. Такая дѣятельность иногда отзывалась на мѣстномъ рынкѣ чрезвычайно тяжело*).

Сдѣлки.

Сдѣлки между фирмами совершаются либо съ хлѣбомъ *наличнымъ*, либо *на срокъ*.

Срочныя сдѣлки между фирмами—собирающей хлѣбъ отъ крестьянъ и экспортирующей или перепродающей хлѣбъ, связаны обыкновенно со срочными же сдѣлками между продавцомъ хлѣба и крестьянами. Заключая сдѣлку на продажу хлѣба на значительный срокъ, продавецъ обычно имѣетъ въ виду закупить на тотъ же срокъ хлѣбъ отъ крестьянъ и рѣже — собрать за этотъ срокъ хлѣбъ путемъ покупки наличнаго зерна. Иногда продающая по срочнымъ сдѣлкамъ фирма въ моментъ совершенія сдѣлки имѣетъ нѣкоторую часть наличнаго хлѣба (при краткосрочныхъ сдѣлкахъ), иногда полностью закупаетъ весь хлѣбъ послѣ совершенія сдѣлки (сдѣлки на долгіе сроки).

Срочныя сдѣлки обычно заключаются на срокъ не болѣе трехъ мѣсяцевъ. Торговля различаетъ сдѣлки на долгіе сроки (отъ одного до трехъ мѣсяцевъ) и краткосрочныя (со срокомъ сдачи хлѣба отъ семи до десяти и рѣже четырнадцати дней).

Сдѣлки долгосрочныя заключаются, главнымъ образомъ, осенью—въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ со сроками сдачи черезъ 1, 2 и 3 мѣсяца. При совершеніи этихъ сдѣлокъ продавецъ получаетъ полностью впередъ всю плату за проданный хлѣбъ или, по крайней мѣрѣ, значительный задатокъ. Никакого обезпеченія исполненія сдѣлки со стороны продавца нѣтъ. Покупатель, заключая сдѣлку, исключительно полагается на солидность и репутацію фирмы—продавца. Срочныя сдѣлки наиболѣе распространены на южной линіи, гдѣ мелкія хлѣбныя фирмы наиболѣе солидны, но существуютъ также и въ другихъ районахъ Сѣверной Маньчжуріи, въ частности въ районѣ ст. Аньда и въ при-харбинскомъ районѣ. Существованіе этихъ сдѣлокъ всецѣло обусловливается наличностью широкаго кредита на южной линіи со стороны чанчунскихъ банковъ, а въ Харбинѣ—со стороны мѣстныхъ.

До послѣднихъ—критическихъ для хлѣбной торговли Маньчжуріи—лѣтъ сдѣлки этого типа существовали на западной и восточной линіяхъ. Кризисъ

---

*) Такъ, въ началѣ кампаніи 1921—1922 гг. на харбинскомъ рынкѣ весьма широко распространились свѣдѣнія о предстоящей закупкѣ «Центросоюзомъ» огромныхъ количествъ зерна для нуждъ Россіи, что не замедлило сказаться въ повышеніи цѣнъ на сравнительно плохо уродившуюся въ этомъ году пшеницу и задержкѣ ея выпуска на рынокъ. Несмотря на то, что предполагавшаяся закупка не состоялась, одно лишь неосторожное разглашеніе ея отозвалось на рынкѣ весьма тяжело.

1918—1920 гг. привелъ къ тому, что въ этихъ районахъ престижъ посредническихъ фирмъ палъ, и срочныя сдѣлки прекратились до кампаніи 1921—1922 гг., когда онѣ опять возобновляются съ общимъ оживленіемъ торговой работы.

Зимой преобладаютъ сдѣлки—либо наличныя, либо приближающіяся къ наличнымъ со срокомъ исполненія не болѣе 7—10 и рѣдко 14 дней. Сдѣлки этого типа заключаются въ тѣхъ случаяхъ, когда продавецъ имѣетъ налицо лишь часть подлежащаго сдачѣ хлѣба; отсрочка сдачи на нѣсколько дней имѣетъ здѣсь цѣлью дать продавцу возможность закупить недостающій хлѣбъ, или подвезти свой хлѣбъ, находящійся въ уѣздѣ. Плата за покупаемый хлѣбъ полностью впередъ не вносится. Иногда покупатель выдаетъ продавцу задатокъ, но въ большинствѣ случаевъ расплата производится по мѣрѣ сдачи, за поставленное количество хлѣба. Выдача задатковъ по этимъ сдѣлкамъ распространена только на южной и отчасти на восточной линіи.

Границу между сдѣлками наличными и краткосрочными порою провести весьма трудно: подвозъ изъ уѣзда и сдача хлѣба наличнаго иногда затягивается на недѣлю и болѣе и, наоборотъ, сдѣлками, не обезпеченными наличнымъ хлѣбомъ, иногда обусловливается весьма краткій срокъ поставки хлѣба (до десяти и даже семи дней). Необходимо имѣть въ виду, что и въ томъ и другомъ случаѣ сдѣлки имѣютъ въ виду не хлѣбъ, лежащій на станціи, а хлѣбъ, находящійся въ уѣздѣ—за глазами покупателя.

Въ сдѣлкахъ съ наличнымъ зерномъ продавцами выступаютъ лянъ-чжани (станціонные и уѣздные), русскіе мелкіе хлѣботорговцы и иногда владѣльцы маслобойныхъ и ханшинныхъ заводовъ и мѣстныхъ мельницъ.

Покупателями являются экспортеры и мукомолы, перепродавцы, лянъ-чжани пріѣзжіе и мѣстные (послѣдніе въ качествѣ комиссіонеровъ).

Необходимо отмѣтить значеніе комиссіонной дѣятельности въ хлѣбной торговлѣ. Кромѣ описанной уже выше комиссіонной работы постоялыхъ дворовъ—да-чедяней, во многихъ мѣстностяхъ широко распространены комиссіонныя операціи хлѣбныхъ фирмъ—лянъ-чжаней.

Лянъ-чжани выступаютъ въ качествѣ комиссіонеровъ, какъ со стороны продавца (уѣзднаго лянъ-чжаня), такъ и со стороны покупателя (экспортера, мукомола или лянъ-чжаня «пріѣзжаго»—чанчунскаго, дайренскаго или харбинскаго).

Комиссіонныя услуги лянъ-чжаней выражаются въ подысканіи покупателя для продающейся партіи или въ подысканіи партіи для покупателя и въ содѣйствіи по совершенію сдѣлки.

Комиссіонныя услуги лянъ-чжаней—оплачиваются по всей линіи К. В. жел. дороги приблизительно одинаково—отъ 1 до 2% въ зависимости отъ размѣровъ суммы сдѣлки.

Сдѣлки съ хлѣбомъ, находящимся на станціи, производятся и на самой станціи и въ главномъ центрѣ, къ которому тяготѣетъ станція и въ которомъ находятся главныя конторы фирмъ, т.-е. въ Харбинѣ—для западной и восточной линіи и въ Чанчунѣ—для южной.

Настроеніе станціоннаго рынка болѣе всего опредѣляется операціями экспортныхъ фирмъ. Находящіеся на станціяхъ представители экспортныхъ фирмъ состоятъ въ постоянныхъ сношеніяхъ съ центральными конторами—письменныхъ, телеграфныхъ (нерѣдко условными депешами) и телефонныхъ. Представители этихъ фирмъ въ своихъ закупочныхъ операціяхъ руководствуются полученными отъ фирмъ конкретными распоряженіями о закупкахъ, называемыми «ордерами». Такіе же ордера имѣются у представителей европейскихъ промежуточныхъ фирмъ и «пріѣзжихъ» лянъ-чжаней.

Различаются ордера «закрытые», или «твердые», и «открытые». Твердымъ ордеромъ называется приказаніе агенту фирмы вести закупку хлѣба въ опредѣленныхъ количествахъ не свыше указанной въ ордерѣ цѣны. «Открытый ордеръ» содержитъ распоряженіе покупать хлѣбъ по цѣнамъ, существующимъ на рынкѣ.

Равняясь на экспортеровъ, ведутъ операціи болѣе мелкія фирмы мѣстнаго характера. Для этихъ фирмъ руководящимъ началомъ являются настроенія харбинскаго рынка для западной и восточной линій и чанчунскаго—для южной; на всѣ колебанія этихъ рынковъ фирмы откликаются весьма живо.

Торговыя сношенія.

Особенный интересъ представляетъ система торговыхъ связей китайскихъ хлѣбопромышленниковъ.

Китайскіе хлѣботорговцы каждаго уѣзднаго центра, безразлично въ глубинѣ страны или на станціяхъ желѣзной дороги, входятъ въ составъ мѣстныхъ китайскихъ коммерческихъ обществъ. Въ нѣкоторыхъ крупныхъ центрахъ (Фуцзядянь) существуютъ, кромѣ того, отдѣльныя общества хлѣбопромышленниковъ и владѣльцевъ маслобойныхъ заводовъ.

Эти общества поддерживаютъ постоянную связь съ крупными центрами хлѣбной торговли—Чанчунемъ, Харбиномъ, Фуцзядянемъ, а также съ Дайреномъ, получая ежедневно свѣдѣнія о курсахъ денегъ и цѣнахъ на хлѣбъ.

Крупныя хлѣбныя фирмы большихъ центровъ даже выпускаютъ собственные биржевые бюллетени, которые разсылаются всѣмъ фирмамъ, съ которыми работаетъ выпускающая бюллетени фирма. Фуцзядянская хлѣбная биржа, напримѣръ, совершенно не выпускаетъ собственныхъ бюллетеней, и рынокъ обслуживается лишь бюллетенями отдѣльныхъ фирмъ.

Широко распространена въ маньчжурской хлѣбной торговлѣ посылка фирмами своихъ агентовъ въ центры сбыта и въ районы закупокъ.

Осенью, передъ уборкой хлѣба, лянъ-чжани посылаютъ своихъ служащихъ для объѣзда районовъ, съ которыми работаетъ фирма, съ цѣлью выясненія урожая и скупки зерна на сроки. Крупные лянъ-чжани съ гордостью показываютъ посѣтителямъ цѣлыя серіи прикрѣпленныхъ на видномъ мѣстѣ визитныхъ карточекъ своихъ служащихъ, разъѣхавшихся на мѣста для закупокъ—по количеству этихъ карточекъ съ надписями, куда уѣхалъ приказчикъ, посѣтитель можетъ судить о мощности фирмы.

Въ теченіе всей кампаніи многія изъ мѣстныхъ и станціонныхъ фирмъ держатъ своихъ довѣренныхъ въ томъ центрѣ, съ которымъ фирма работаетъ. Этимъ довѣреннымъ крупныя фирмы главныхъ центровъ отводятъ у себя особыя комнаты, въ которыхъ тѣ живутъ всю зиму, а иногда и лѣто. У отдѣльныхъ фирмъ Харбина и Чанчуня насчитываются десятки комнатъ, предоставленныхъ въ постоянное пользованіе пріѣзжимъ.

Чанчунскіе и харбинскіе лянъ-чжани въ теченіе всего закупочнаго періода имѣютъ своихъ представителей на станціяхъ, пристаняхъ и въ уѣздныхъ центрахъ.

Эти представители фирмъ въ однихъ случаяхъ заключаютъ сдѣлки отъ имени своихъ фирмъ, въ другихъ — ведутъ предварительные переговоры. Чрезъ нихъ же фирмы имѣютъ постоянную информацію о состояніи рынка.

Говоря о формахъ торговыхъ сношеній китайскихъ фирмъ, необходимо остановиться на роли «знакомства» въ хлѣбной торговлѣ Сѣверной Маньчжуріи.

Начиная съ покупки хлѣба мелкимъ лянъ-чжанемъ отъ крестьянина и кончая сбытомъ огромныхъ партій въ дайренскомъ порту, вся китайская хлѣбная торговля построена на «знакомствѣ» участниковъ сдѣлки. Если въ однихъ случаяхъ это знакомство является личнымъ отношеніемъ двухъ торговцевъ, то въ другихъ это не болѣе какъ давняя установившаяся репутація фирмы, съ которой другой участникъ сдѣлки состоитъ въ постоянныхъ сношеніяхъ.

Какъ продавцы—земледѣльцы, такъ и торговцы относятся съ большой осторожностью къ неизвѣстной фирмѣ и, наоборотъ, оказываютъ исключительное довѣріе фирмѣ знакомой.

Значеніе «знакомства» въ китайскомъ хлѣботорговомъ—и вообще коммерческомъ оборотѣ — объясняется слабостью государственной организаціи, при которой защита торговаго оборота была часто затруднительной. При этихъ условіяхъ торговля оказалась предоставленной самой себѣ и была вынуждена сама отыскать такія формы отношеній между предпріятіями, которыя отвѣчали бы потребностямъ развивающагося оборота.

Этимъ обусловлено слабое развитіе письменныхъ документовъ при сдѣлкахъ и довѣріе къ односторонней записи договоровъ въ торговыхъ книгахъ фирмы.

Проявленіе «знакомства» наблюдается во всѣхъ звеньяхъ сложной цѣпи маньчжурской хлѣбной торговли: «знакомому» крестьянину лянъ-чжань впередъ за нѣсколько мѣсяцевъ выплачиваетъ полную стоимость закупленнаго на срокъ хлѣба, ему же лянъ-чжань и даче-дянь даютъ свои мѣшки; «знакомой» фирмѣ крестьянинъ привозитъ во дворъ свой хлѣбъ и сдаетъ его, не сомнѣваясь, что фирма выплатитъ ему дѣйствительную цѣну дня продажи; «знакомому» даче-дяню крестьянинъ поручаетъ продать свой хлѣбъ русскому торговцу, не заботясь о цѣнѣ, которую выговоритъ даче-дянь; «знакомому» лянъ-чжаню присылаетъ на комиссію свой хлѣбъ на станцію лянъ-чжань изъ уѣзда, будучи увѣренъ, что интересы его не пострадаютъ; «знакомой» же комиссіонной конторѣ въ Дайренѣ и Чанчунѣ поручаетъ продать посланную ей партію аньдинскій или шуанченпускій лянъ-чжань, знающій, что партія будетъ продана не хуже, чѣмъ если бы онъ самъ поѣхалъ въ Дайренъ.

Торговыя сношенія фирмъ обслуживаются желѣзною дорогою, почтой, телеграфомъ и телефономъ.

Въ виду того, что всѣ важнѣйшіе центры хлѣбной торговли расположены по линіи желѣзной дороги, поѣздки агентовъ фирмъ со станцій въ крупные центры и изъ центровъ на станціи весьма распространены. Такъ какъ на линіи отсутствуютъ банковскія учрежденія, то необходимыя на мѣстахъ денежныя средства точно такъ же доставляются пассажирскими поѣздами въ сопровожденіи агентовъ фирмъ. Такимъ же способомъ пересылается и срочная корреспонденція фирмъ.

Почтовыя и телеграфныя сношенія обслуживаются достаточно удовлетворительно китайскими правительственными почтою и телеграфомъ, который принимаетъ и иностранныя телеграммы, изображенныя латинскими буквами. Почтовыя таксы весьма недороги, что же касается телеграммъ на китайскомъ языкѣ, гдѣ каждый іероглифъ передается какъ четырехзначная цифра, то сравнительная дороговизна этихъ телеграммъ мѣшаетъ болѣе широкому пользованію телеграфомъ со стороны китайскихъ фирмъ.

Русскія фирмы и нѣкоторыя китайскія въ предѣлахъ полосы отчужденія обычно пользуются телеграфомъ Китайской Восточной желѣзной дороги, особенно послѣ того какъ въ серединѣ 1921 г. былъ значительно пониженъ телеграфный тарифъ.

Весьма значительныя удобства представляетъ для коммерсантовъ установленный Кит. Вост. жел. дор. телефонъ, которымъ соединенъ рядъ наиболѣе важныхъ станцій—Харбинъ, Аньда, Маньгоу, Цицикаръ, Шуанченпу, Яомынь и Куаньченцзы. На очереди стоитъ соединеніе телефономъ Харбина и Владивостока.

Телефонъ этотъ за весьма умѣренную плату предоставляется для переговоровъ коммерсантамъ, которые (какъ русскіе, такъ и китайцы) весьма широко имъ пользуются.

Платежи по хлѣбнымъ сдѣлкамъ.

Денежные знаки, въ которыхъ заключаются сдѣлки по продажѣ хлѣба одною фирмою другой, весьма разнообразны: сдѣлки совершаются и въ дяо (провинціальныхъ), и въ долларахъ (даянъ), и въ енахъ.

Сдѣлки между китайскими фирмами обычно заключаются въ дяо; сдѣлки между русскими и китайцами и между русскими заключаются одинаково и въ дяо, и въ долларахъ, и весьма рѣдко—въ енахъ. Сдѣлки съ японскими фирмами заключаются и въ дяо, и въ долларахъ, и въ енахъ. Нерѣдки случаи, когда продавецъ-китаецъ при заключеніи сдѣлки особо оговариваетъ уплату денегъ долларами или дяо, а не енами.

При сдѣлкахъ съ мелкими партіями расчетъ производится на станціи же выплатой наличными деньгами, при покупкѣ болѣе крупныхъ партій агентъ, принявшій хлѣбъ на станціи, выдаетъ продавцу, такъ-называемый, «чекъ», на главную контору фирмы въ Харбинѣ или Чанчунѣ, то-есть удостовѣреніе въ томъ, что агентъ, выдавшій чекъ, принялъ отъ предъявителя чека опредѣленное количество хлѣба на опредѣленную сумму. Продавецъ съ такимъ чекомъ отправляется въ Харбинъ или Чанчунь и получаетъ расчетъ въ конторѣ фирмы-покупательницы. Поѣздки съ чеками въ Харбинъ или Чанчунь отнимаютъ цѣлый день, а иногда два и болѣе и чрезвычайно неудобны.

Открытіе банковыхъ переводныхъ операцій на крупнѣйшихъ станціяхъ устранитъ эти неудобства.

Формированіе партій.

Операціи хлѣбной торговли желѣзнодорожныхъ станцій, помимо собиранія хлѣба отъ производителей, состоятъ въ формированіи партій, ихъ храненіи и отправкѣ на рынки.

Какъ отмѣчено выше, хлѣбъ, доставляемый на станцію лянъ-чжанями, обычно поступаетъ въ томъ видѣ, какъ онъ купленъ у земледѣльца. Вся работа по образованію изъ поступившаго разнообразнаго матеріала требуемыхъ рынкомъ однородныхъ партій производится на станціи. Фирмы, которымъ принадлежитъ или сданъ на комиссію доставленный хлѣбъ, немедленно послѣ пріемки хлѣба, если позволяетъ погода, приступаютъ къ формированію партій.

Формированіе партій состоитъ изъ трехъ операцій: изъ перевѣйки и сушки зерна, изъ смѣшиванія разнокачественнаго зерна для полученія однородной партіи и изъ однотипной для всей партіи кантарки.

Изъ этихъ операцій обязательной является только послѣдняя, вторая—производится далеко не всегда, а первая—весьма рѣдко.

Пропусканіе зерна черезъ вѣялку для уменьшенія его сорности производится лишь въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда процентъ сорности настолько великъ, что есть угроза отказа въ пріемѣ партіи покупателемъ. При существующей въ настоящее время на мѣстномъ рынкѣ разницѣ въ цѣнахъ на зерно большей или меньшей сорности, для хлѣботорговца рѣдко есть смыслъ производить перечистку зерна, кромѣ случаевъ крайней засоренности.

При перелопачиваніи хлѣба не достигается очистки зерна отъ сора, и эта операція производится лишь для сушки хлѣба, пролежавшаго зиму, если онъ долженъ выдержать дальнѣйшее храненіе, или зерна, которое пріобрѣло затхлый запахъ. При храненіи хлѣба въ теченіе нѣсколькихъ кампаній, которое имѣло мѣсто за послѣдніе годы, перелопачиваніе производилось въ широкихъ размѣрахъ.

Перелопачиваніе небольшихъ партій производится постоянными рабочими склада безъ добавочныхъ расходовъ; для перелопачиванія крупныхъ партій нанимаютъ черезъ подрядчика цѣлыя артели рабочихъ. Обычно перелопачиваніе оплачивается вмѣстѣ съ насыпкой зерна въ мѣшки и обходится, напримѣръ, на ст. Аньда—отъ 380 (зимою) до 420 (лѣтомъ) для съ 1,000 пудовъ, то-есть отъ 5 до 6 долларовъ—безъ ушивки.

Перевѣйка производится на вѣялкахъ, принадлежащихъ владѣльцамъ хлѣба, также или постоянными рабочими или,—при большихъ партіяхъ,—особо нанятыми. Эта работа за минувшую кампанію оплачивалась на ст. Аньда да отъ 480 (зимой) до 550 (лѣтомъ) дяо съ 1,000 пудовъ,—то-есть отъ 7 до 8 долларовъ.

Смѣшиваніе хлѣба (пшеницы), скупаемаго съ привоза или доставляемаго мелкими партіями,—для полученія однородной партіи является необходимымъ, такъ какъ качество хлѣба по отдѣльнымъ районамъ, даже тяготѣющимъ къ одной станціи, нерѣдко весьма разнообразно. Наиболѣе рѣзкой представляется разница въ натурѣ пшеницы въ отдѣльныхъ районахъ, тяготѣющихъ къ ст. Аньда и Маньгоу. Въ уѣздѣ Ань-да-сянь обычная натура пшеницы 119—120 золотн.; въ уѣздахъ Бай-цюань-сянь и Кэ-шань-сянь—126—128, а въ нѣкоторыхъ—130 золотниковъ и болѣе.

Путемъ смѣшиванія партій, доставленныхъ изъ разныхъ мѣстъ, хлѣботорговецъ получаетъ однородную партію съ натурой, годной для экспорта,—123—125 золотниковъ.

Смѣшиваніе это иногда производится въ уѣздныхъ центрахъ, но главнымъ образомъ—на станціяхъ. Смѣшиваніе мелкихъ партій производится лопатами въ кучахъ, насыпанныхъ на разостланныхъ на землѣ цыновкахъ или на землѣ, болѣе крупныя партіи смѣшиваются въ особыхъ огорожахъ.

Мѣшки.

Въ большинствѣ случаевъ хлѣбъ подвозится къ станціи на арбахъ насыпью, что объясняется отсутствіемъ обычно у крестьянъ мѣшковъ; значительное, однако, количество хлѣба,—особенно на южной линіи—доставляется на станціи въ мѣшкахъ, отчасти принадлежащихъ самимъ крестьянамъ, отчасти выданныхъ имъ впередъ лянъ-чжанями и да-че-дянями. Собственные мѣшки крестьяне всегда увозятъ съ собой послѣ продажи хлѣба.

Поступившій съ привоза хлѣбъ обычно сразу же насыпается въ мѣшки купившей фирмы. При партіонной покупкѣ хлѣбъ покупается съ мѣшкомъ и пересыпки не требуется. Замѣна мѣшковъ держаныхъ новыми требуется, если партія идетъ на экспортъ.

Европейскія фирмы, хранящія хлѣбъ на, такъ-называемыхъ, участкахъ III категоріи, всегда держатъ хлѣбъ въ мѣшкахъ; китайскіе хлѣботорговцы на участкахъ III категоріи (на всѣхъ участкахъ дороги) держатъ хлѣбъ къ мѣшкахъ, а во дворахъ (главнымъ образомъ на южной линіи)—насыпью въ огорожахъ или закрытыхъ складахъ.

Мѣшки, употребляемые подъ насыпку хлѣба, изготовляются изъ джутовой ткани; каждый мѣшокъ вѣситъ $2^{1}/_{4}$—$2^{1}/_{2}$ фунта и вмѣщаетъ при полной насыпкѣ до $5^{1}/_{2}$ пуд. тяжелаго зерна. Импортъ мѣшковъ находится, главнымъ образомъ, въ рукахъ японскихъ фирмъ.

Западная и восточная линіи снабжаются мѣшками изъ Харбина, южная—изъ Чанчуня; изъ этихъ пунктовъ мѣшки развозятся по закупочнымъ центрамъ желѣзною дорогою и гужомъ (китайскія фирмы). Минувшія зимы южная, западная и—отчасти—восточная линіи снабжались мѣшками, доставлявшимися гужомъ изъ Чанчуня.

Цѣны на мѣшки за послѣдніе годы были подвержены значительнымъ колебаніямъ и въ кампанію 1920—1921 годовъ сильно пали въ связи съ паденіемъ серебра и сокращеніемъ спроса послѣ перерыва сообщенія съ Сибирью. Въ кампанію 1920—1921 гг. цѣны на мѣшки на станціяхъ колебались отъ 28 до 38 центовъ за штуку.

Въ Харбинѣ цѣны на зерновые мѣшки за послѣднее время давали слѣдующія колебанія (япон. сены за штуку):

іюнь—сентябрь 1920 г. . .	48—55	апрѣль — іюнь 1921 г. . .	28—38
октябрь—ноябрь » » . .	31—50	іюль — сентябрь » » . .	28—36
январь — мартъ 1921 » . .	29—35	октябрь—декабрь » » .	27,5—33

Хлѣбная торговля различаетъ три сорта мѣшковъ: новые, держаные (бывшіе одинъ разъ подъ хлѣбомъ) и старые. Для европейскаго экспорта требуются исключительно новые мѣшки; держаные—но прочные мѣшки употребляются при отправкахъ зерна на перемолъ, при перевозкахъ не далѣе порта; старые мѣшки используются для храненія хлѣба и при перевозкахъ на короткихъ разстояніяхъ.

Ушивка мѣшковъ производится мягкимъ (или ушивочнымъ) шпагатомъ посредствомъ кривыхъ иголокъ. Для экспорта требуется особая двойная ушивка съ опредѣленнымъ количествомъ стежковъ. При прочихъ отправкахъ примѣняется ординарная ушивка. Ушивка мѣшковъ на станціи Аньда обходится отъ 70 цент. до 1 долл. на 1,000 пудовъ.

До европейской войны обычно экспортное зерно (вывозившееся черезъ Владивостокъ) кантарилось вѣсомъ 5 пуд. 7 фунт. съ мѣшкомъ, хотя часто встрѣчалась и кантарка другого вѣса. За послѣдніе годы, по требованіямъ экспортеровъ, продающими фирмами все чаще сталъ примѣняться кантарный вѣсъ 5 пуд. 9 фунт., болѣе удобный для всякихъ расчетовъ при исчисленіи на тонны и килограммы. Отдѣльныя европейскія фирмы (Восточно-Азіатская компанія), отправляющія зерно для своихъ заводовъ, кантарили особымъ вѣсомъ (5 пуд. 15 фунт.). Послѣднимъ распоряженіемъ Управленія Китайской Восточной желѣзной дороги установленъ единый экспортный кантарный вѣсъ въ 5 пуд. 9 фунт.

Зерно, отправляемое на мельницы, а также тяжелое зерно, идущее для потребленія китайскаго населенія (гаолянъ, сяомицза, кукуруза), кантарятся по 5 п. 23 фунт., конечно, ради экономіи въ мѣшкахъ; при гужевой доставкѣ китайскіе хлѣботорговцы кантарятъ максимальнымъ вѣсомъ, допускаемымъ мѣшкомъ, отчасти въ виду того, что многіе налоги взимаются отъ мѣшка, а не съ вѣса хлѣба.

Стоимость кантарки колеблется отъ 1,5 до 2 долларовъ съ 1,000 пуд. (въ отдѣльныхъ случаяхъ повышаясь до 3 долларовъ); зимой цѣны дешевле, чѣмъ лѣтомъ.

Храненіе зерна.

Какъ указано выше, въ уѣздныхъ центрахъ ожидающее отправки зерно хранится или на дворѣ, укрытое цыновками, или въ закрытыхъ складахъ; такъ же хранится зерно въ пристанціонныхъ китайскихъ поселкахъ въ тѣхъ рѣдкихъ случаяхъ, когда оно почему-либо не вывозится непосредственно для храненія на станцію.

Какъ общее правило, хлѣбъ, ожидающій отправки, хранится на станціяхъ не въ закрытыхъ пакгаузахъ, а на открытомъ воздухѣ, на такъ-называемыхъ, участкахъ III-й категоріи.

Примыкающая къ погрузочнымъ путямъ и принадлежащая Китайской Восточной жел. дор. площадь разбита на рядъ небольшихъ участковъ площадью отъ 50 до 200 кв. саж. каждый, сдаваемыхъ въ краткосрочную аренду частнымъ лицамъ для склада грузовъ. Эти участки-склады, къ которымъ подаются для погрузки вагоны, въ отличіе отъ другихъ видовъ складовъ и участковъ, именуются участками III-й категоріи.

Участки III-й категоріи имѣются на всѣхъ станціяхъ, производящихъ погрузку. На небольшихъ станціяхъ число такихъ участковъ не превышаетъ 10—20, на крупныхъ же станціяхъ участки III-й категоріи насчитываются сотнями. Такъ, напримѣръ, на станціи Аньда имѣется свыше 200 участковъ III категоріи.

Въ зависимости отъ высоты мѣстности и профиля путей участки иногда подсыпаются балластомъ для предохраненія грузовъ отъ сырости и подмочки при лѣтнихъ ливняхъ, а также для удобства погрузки.

Климатическія условія Северной Маньчжуріи—съ малымъ количествомъ осадковъ зимою—дѣлаютъ вполнѣ возможнымъ храненіе зерна внѣ закрытыхъ помѣщеній. Нѣкоторыя удобства храненія хлѣба въ закрытыхъ складахъ не могутъ склонить грузохозяевъ перейти къ этому способу храненія, такъ какъ сосредоточеніе на станціяхъ многомилліонныхъ хлѣбныхъ массъ потребовало бы сооруженія дорого стоящихъ пакгаузовъ громадной вмѣстимости, которые будутъ стоять пустыми большую часть года.

Въ то же время, примѣняемый нынѣ весьма дешовый способъ храненія, какъ показалъ опытъ, вполнѣ обезпечиваетъ сохранность зерна не только при обычныхъ краткихъ, но и при весьма долгихъ срокахъ храненія.

Въ 1918—1920 гг. недостатокъ подвижного состава на Кит. Вост. жел. дор. нерѣдко задерживалъ на станціяхъ значительныя количества хлѣба. Иногда, кромѣ того, продажа заготовленныхъ партій по условіямъ рынка оказывалась невозможной. По этимъ причинамъ отдѣльныя партіи лежали на участкахъ два-три года, при чемъ зерно, при внимательномъ наблюденіи за нимъ и необходимыхъ мѣрахъ, оставалось вполнѣ доброкачественнымъ.

Обычный срокъ храненія въ условіяхъ нормальной работы желѣзнодорожнаго транспорта и рынка—весьма незначителенъ.

Многія партіи отправляются на второй или третій день послѣ подвоза на участокъ; задержка на 8—10 дней является исключеніемъ. Болѣе продолжительные сроки храненія—одинъ-два мѣсяца—наблюдаются лишь въ періодъ массоваго предъявленія хлѣбныхъ грузовъ къ отправленію, когда громадное скопленіе хлѣба не позволяетъ переработать на нѣкоторыхъ станціяхъ хлѣбныя массы въ обычные краткіе сроки, либо въ тѣхъ случаяхъ, когда внѣшнія условія задерживаютъ реализацію хлѣбныхъ партій.

Для предохраненія хлѣба при храненіи отъ подмочки на поверхность земли укладываются въ три ряда клѣтками, такъ-называемыя, «подкладки»— обыкновенныя полѣнья дровъ, трехаршинной длины. На подкладки укладываются правильными рядами вплотную другъ къ другу мѣшки съ хлѣбомъ, образующіе «бунтъ» въ нѣсколько саженъ высотою и шириною и иногда въ десятки саженъ длиною. По своей величинѣ бунты весьма различны—отъ нѣсколькихъ тысячъ пудовъ до сотни тысячъ пудовъ и болѣе.

Сложенные мѣшки укрываются сверху и съ боковъ тремя рядами цыновокъ, прочно укрѣпленныхъ.

Въ бунты складывается хлѣбъ, предназначенный для долгаго храненія; хлѣбъ, подлежащій немедленной погрузкѣ въ вагоны, складывается на участкѣ повагонно.

Въ бунтахъ хлѣбъ лежитъ нетронутымъ всю зиму; если погрузка производится до весны, то бунтовъ до погрузки не трогаютъ; если погрузка предполагается послѣ наступленія тепла,—въ маѣ и позднѣе, то весною бунтъ «перекладываютъ» и перелопачиваютъ, чтобы зерно не испортилось отъ влаги и не стало затхлымъ.

Утрата хлѣба при храненіи его въ бунтахъ на участкахъ—минимальная. Такъ, на ст. Аньда убыль хлѣба, пролежавшаго съ первыхъ зимнихъ мѣсяцевъ до мая—на усушку, мышеѣдъ, розсыпь и т. д.—не превышаетъ 2%, на ст. Шуанченпу—отъ 1,2% до 2,5%, на ст. Яомынь и Санчахэ—не болѣе 4%, на ст. Цицикаръ—около 2,5%.

Хищеній хлѣба изъ бунтовъ не наблюдается: плотная зашивка бунтовъ цыновками весьма затрудняетъ кражи; кромѣ того, всюду на участкахъ хлѣбъ окарауливается сторожами-китайцами. Для жилья сторожей на участкахъ устроены легкія досчатыя или глинобитныя караулки; эти же помѣщенія служатъ иногда въ качествѣ маленькихъ конторъ.

При описанномъ способѣ храненія, стоимость его весьма низка. Она составляется изъ платы за участокъ, стоимости цыновокъ, подкладокъ и платы сторожамъ.

Выдѣлить расходы по храненію изъ общей суммы накладныхъ расходовъ при хлѣботорговыхъ операціяхъ въ большинствѣ случаевъ затруднительно. Сообщенные мѣстными коммерсантами размѣры расходовъ таковы:

На ст. Аньда мѣстное китайское коммерческое общество исчисляетъ эти расходы вмѣстѣ съ оплатой служащихъ и другими (безъ погрузки и расходовъ по перечисткѣ зерна и кантаркѣ)—при краткосрочномъ храненіи—въ 4 долл. въ мѣсяцъ съ 1,000 пудовъ, а при годовомъ храненіи—10 долларовъ съ 1,000 пудовъ; на ст. Маньгоу—тѣ же расходы опредѣляются въ 2 доллара съ 1,000 пудовъ при среднемъ срокѣ храненія въ 1—2 мѣсяца; на ст. Хайлинъ тѣ же расходы—2 доллара съ 1,000 пудовъ, при среднемъ срокѣ храненія около 1 мѣсяца; на ст. Уцзимихэ—тѣ же расходы—1 долларъ съ 1,000 пудовъ, при среднемъ срокѣ храненія въ мѣсяцъ; на ст. Санчахэ всѣ расходы, начиная съ пріемки хлѣба до его сдачи покупателю,—отъ 8 до 12 долларовъ съ 1,000 пудовъ; на станціи Таолайчжао—тѣ же расходы—до 20 долларовъ съ 1,000 пудовъ.

Стоимость отдѣльныхъ работъ, напримѣръ, на ст. Аньда, такова: укладка въ бунты отъ 2 до $2^{1}/_{2}$ долларовъ съ 1,000 пудовъ; ушивка бунтовъ цыновками—отъ 35 до 40 центовъ съ 1,000 пуд.; разборка бунта (при перекладкѣ или погрузкѣ)—отъ 2—до $2^{1}/_{2}$ долларовъ съ 1,000 пудовъ.

Всѣ работы на участкахъ III категоріи, а также погрузочныя работы выполняются особыми артелями рабочихъ-китайцевъ. Для выполненія какой-нибудь работы грузохозяинъ обращается къ подрядчику, который имѣетъ артель. На станціяхъ съ большими отправками работаетъ по нѣскольку артелей. На ст. Аньда, напримѣръ, работаетъ до 30 артелей, которыя въ кампанію 1920—1921 гг. имѣли до 1,700 рабочихъ; въ кампанію 1919—1920 гг. число рабочихъ въ этихъ артеляхъ доходило до 3,000 человѣкъ. Подрядчикъ-хозяинъ артели имѣетъ для артели помѣщеніе и организуетъ (за особую плату) продовольствіе рабочихъ. Получаемая за выполненныя работы плата распредѣляется въ слѣдующей пропорціи: хозяину-подрядчику—20%, старшинкамъ (старшимъ рабочимъ)—10% и рабочимъ—70%.

Для перевозки грузовъ съ одного участка на другой имѣются на нѣкоторыхъ станціяхъ особыя артели рабочихъ съ конными подводами—арбами.

На нѣкоторыхъ станціяхъ грузовладѣлецъ договаривается съ подрядчикомъ о размѣрѣ вознагражденія за работы. На другихъ станціяхъ (ст. Аньда) мѣстное китайское коммерческое общество устанавливаетъ на всѣ работы таксы, которыя обязательны какъ для хлѣботорговцевъ, такъ и для подрядчиковъ. На ст. Аньда такія таксы устанавливаются на два періода—зимній и лѣтній. Лѣтнія таксы нѣсколько выше зимнихъ, что объясняется большимъ количествомъ рабочихъ рукъ зимою *).

Въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ хлѣбъ на станціяхъ хранится самими владѣльцами на своихъ участкахъ и складахъ. Обыкновенно, каждая фирма, работающая на станціи, арендуетъ для этого одинъ или нѣсколько участковъ. Въ виду того, что формальности при арендѣ участковъ весьма просты, въ случаѣ продажи всей партіи, находящейся на участкѣ, обыкновенно и самый участокъ переводится на имя новаго владѣльца хлѣба. Случаи, когда фирма, не имѣющая участка, сдаетъ привезенный хлѣбъ на храненіе на участокъ другой фирмы,—встрѣчаются рѣдко.

Страхованіе грузовъ, хранящихся на участкахъ III категоріи, годъ отъ году примѣняется чаще, хотя до сихъ поръ большая часть груза не страхуется.

На ст. Аньда, напримѣръ, хлѣбъ страхуютъ только 20% фирмъ (главнымъ образомъ—европейскія). Хлѣбъ страхуется мелкими фирмами у находящагося на станціи представителя англійскаго страхового общества, крупныя фирмы страхуютъ въ Харбинѣ въ китайскихъ, англійскихъ, американскихъ и иныхъ страховыхъ обществахъ. Страховая премія—отъ 9 до 10 долл. съ 1,000 долларовъ стоимости зерна въ годъ. Оцѣнка зерна—по цѣнѣ дня. Въ предыдущемъ году премія была выше.

На остальныхъ станціяхъ страхованіе встрѣчается еще рѣже. Какъ общее правило, страхованіе грузовъ требуется банками, если выдается ссуда подъ залогъ хлѣба.

---

*) На зиму 1921—1922 гг. таксы были значительно повышены, сравнительно съ предшествующимъ временемъ, въ виду необходимости покрыть значительные расходы коммерческаго общества по содержанію войскъ.

Погрузка.

Погрузка хлѣба въ вагоны для отправки его по желѣзной дорогѣ производится непосредственно съ участковъ III категоріи, гдѣ хранится хлѣбъ. Въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ участки III категоріи непосредственно примыкаютъ къ пути, на который подаются для погрузки вагоны.

Грузозяинъ, желающій отправить свой хлѣбъ, обыкновенно наканунѣ заявляетъ начальнику станціи о количествѣ хлѣба, подлежащаго отправкѣ, и на слѣдующій день съ утра на ближайшій къ участку путь станція подаетъ вагоны. Погрузка хлѣба въ вагоны производится тѣми же артелями рабочихъ, которыя выполняютъ всѣ остальныя работы на участкахъ III категоріи.

Взвѣшиванія хлѣба при отправленіи станція обыкновенно не производитъ, полагаясь на ручательство за правильность объявленнаго вѣса со стороны грузовладѣльца.

Вся погрузочная операція состоитъ изъ разборки бунта и собственно погрузки въ вагоны; къ нимъ иногда присоединяется взвѣшиваніе, производимое по распоряженію грузовладѣльца.

Для отдѣльныхъ станцій стоимость погрузки за послѣднюю кампанію 1920—1921 г. выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ за 1,000 пудовъ (переводя дяо на долларъ):

Цицикаръ—5 долл., Сяохаоцзы—4 долл., Аньда—лѣтомъ отъ 1 долл. 60 цент. до 4 долл. 60 цент. (въ зависимости отъ разстоянія до пути), зимой—1 долл. 30 цент до 3 долл. 80 цент., Маньгоу—5 долл., Дуйциньшань—5 долл., Уцзимихэ—3 долл., Хайлинъ и Муданьцзянъ—2½—3 долл., Шуанченпу—3 долл., Цайцзягоу—2 долл., Таолайчжао и Яомынь—3 доллара. Колебаніе цѣнъ зависитъ отъ количества рабочихъ рукъ на станціяхъ въ періоды погрузки.

Немедленно вслѣдъ за погрузкой зерна въ вагоны и наложеніемъ пломбъ отправитель получаетъ дубликаты накладныхъ, которые обычно тотчасъ отправляются по почтѣ или съ отдѣльнымъ посыльнымъ либо на станцію назначенія, либо въ Харбинъ или Чанчунь для реализаціи.

Экспортъ хлѣба за океанъ ведутъ весьма немногія крупнѣйшія фирмы европейскія и японскія. Отправку хлѣба для реализаціи въ портахъ также ведутъ только болѣе крупныя европейскія, японскія и китайскія фирмы; остальныя фирмы либо отправляютъ хлѣбъ только до Чанчуня и Харбина, либо продаютъ партіи здѣсь же на станціи, либо немедленно реализуютъ дубликаты.

Отправки въ портъ Дайренъ за свой страхъ изъ числа китайскихъ фирмъ производятъ лишь отдѣльные крупнѣйшіе лянъ-чжани; эти отправки составляютъ весьма небольшую часть общаго количества отправокъ китайскихъ фирмъ со станцій; обычно же мѣстныя, даже крупныя, китайскія фирмы, если и производятъ отправки въ портъ, то лишь партій, уже запроданныхъ дайренскимъ фирмамъ. Гораздо больше самостоятельныхъ отправокъ хлѣба китайскими фирмами производится на Чанчунь. Мелкія фирмы, въ частности, уклоняются отъ отправокъ бобовъ на Дайренъ, потому что избѣгаютъ имѣть дѣло въ Чанчунѣ съ конторой по обезличенію бобовъ и, не зная техники обезличенія, рисковать браковкой груза и мѣшковъ, угрожающей убытками. Поэтому фирмы предпочитали отправлять грузы до Чанчуня, гдѣ знакомыя фирмы брали на себя дальнѣйшую заботу о хлѣбѣ. Въ большинствѣ же случаевъ мелкія фирмы продаютъ хлѣбъ на станціи, отправку же по желѣзной дорогѣ даже на Чанчунь или Харбинъ производятъ лишь при состоявшейся уже сдѣлкѣ на продажу хлѣба франко-станція назначенія. На станціяхъ южной линіи китайскія фирмы отправляютъ сами (главнымъ образомъ, на Чанчунь) до 40% своего хлѣба, а 60% продаютъ на станціи. На ст. Аньда количество хлѣба, отправляемаго самими китайскими фирмами, также значительно, на остальныхъ станціяхъ западной линіи, а также на восточной—отправки китайскихъ фирмъ весьма невелики.

Хлѣбъ, вывозившійся за послѣдніе годы въ огромныхъ количествахъ гужомъ, отчасти былъ уже запроданъ при отправленіи франко-пунктъ назначенія, отчасти отправлялся за страхъ продавца и продавался уже по прибытіи въ Чанчунь и Сяцзютай.

Для того, чтобы лянъ-чжань могъ отправлять скупаемый имъ хлѣбъ въ портъ и сбывать его тамъ, фирма должна обладать довольно значительнымъ капиталомъ. По подсчетамъ китайскихъ коммерческихъ обществъ южной линіи, болѣе или менѣе регулярная работа съ Дайреномъ, даже на южной линіи, гдѣ имѣется налицо хорошо организованный японскій кредитъ, возможна лишь для фирмъ, располагающихъ капиталомъ не менѣе чѣмъ въ 40,000 долларовъ.

Въ общей массѣ прибывающаго въ Дайренъ изъ Сѣверной Маньчжуріи хлѣба доля, принадлежащая лянъ-чжанямъ, весьма невелика. Обычно даже тѣ крупныя фирмы, которыя сами отправляютъ хлѣбъ въ Дайренъ, продаютъ въ Харбинѣ или Чанчунѣ свои дубликаты японскимъ и другимъ экспортнымъ фирмамъ.

Накладные расходы.

При исчисленіи себѣстоимости хлѣба франко-вагонъ къ покупной цѣнѣ хлѣба необходимо присоединить накладные расходы фирмы, отдѣльныя составныя части которыхъ приведены въ предыдущемъ изложеніи.

Несмотря на то, что различныя статьи накладныхъ расходовъ значительно варьируются по отдѣльнымъ районамъ, по отдѣльнымъ годамъ, а иногда даже по видамъ хлѣбовъ, возможно установить приблизительныя среднія цифры этихъ расходовъ для послѣдней (1920—1921) кампаніи.

Накладные расходы составляются изъ слѣдующихъ статей (на одинъ пудъ):

1) Стоимость мѣшка на станціи отъ 28 до 35 цент. за штуку, въ среднемъ 31 центъ, или на 1 пудъ зерна, считая въ мѣшкѣ 5 пудовъ . . . . 6,2 ц.

2) Утрата при храненіи въ бунтахъ, въ теченіе одного мѣсяца, считая ½ фунта на мѣшокъ, т.-е. 0,25% въ мѣсяцъ, при цѣнѣ пшеницы 140 ц. и бобовъ 1 долл.
пшеница . . . . 0,35 ц.
бобы . . . . 0,25 ц.

3) Храненіе въ теченіе одного мѣс.—отъ 1 до 4 долл. съ 1,000 п.— въ среднемъ 2,5 долл. . . . . 0,25 ц.

4) Погрузка съ кантаркой и ушивкой—отъ 2 до 5 долл. съ 1,000 п., въ среднемъ 3,5 долл. . . . . 0,35 ц

5) Прочіе расходы (наемъ служащихъ и т. д.) отъ 2 до 4 долл. съ 1,000 пуд. . . . . 0,30 ц.

Общій итогъ накладныхъ расходовъ составляетъ, такимъ образомъ, до отправки вагоновъ около 7,5 цента на пудъ.

Налоги на хлѣбъ.

Въ концѣ 1921 и началѣ 1922 г. въ системѣ обложенія хлѣботорговаго оборота произошли существенныя измѣненія.

До 1920 г. никакихъ налоговъ въ полосѣ отчужденія китайскими властями не взималось; съ этого времени взиманіе налоговъ распространено было и на полосу отчужденія.

Къ концу 1921 г. хлѣботорговое обращеніе было обложено слѣдующимъ образомъ.

Въ Хэйлунцзянской провинціи съ хлѣба взимался: 1) «лянъ-цзюань» и «лянъ-шуй»—налоги, подлежащіе уплатѣ при каждомъ переходѣ хлѣба изъ рукъ въ руки—въ размѣрѣ 2,2% стоимости хлѣба; 2) «чу-цзинъ-шуй»—вывозной налогъ, уплачиваемый при вывозѣ хлѣба въ другую провинцію или въ полосу отчужденія также въ размѣрѣ 2,2%.

Въ Гиринской провинціи уплачивались: 1) «ней-ди-сяо-чанъ-шуй»—аналогичный налогамъ «лянъ-цзюань» и «лянъ-шуй», взимавшійся при каждой куплѣ-продажѣ въ размѣрѣ 2% стоимости хлѣба и 2) «доу-шуй»—налогъ, взимающійся однократно съ хлѣба, поступившаго въ торговый оборотъ, въ суммѣ около 1,8 цента съ пуда пшеницы и 1,2 цента съ пуда бобовъ. Кромѣ того, здѣсь юридически существовалъ, но фактически не взимался, вывозной налогъ «чу-коу-сяо-чанъ-шуй»—въ размѣрѣ 2%.

Въ 1920 и 1921 гг. въ обѣихъ провинціяхъ взимался временный дополнительный налогъ, предназначенный для оказанія помощи голодающему населенію внутренняго Китая—въ размѣрѣ 10% суммы взимаемыхъ налоговъ.

Кромѣ перечисленныхъ налоговъ на общегосударственныя надобности, повсюду существовало разнообразное цѣлевое обложеніе на мѣстныя нужды: на содержаніе школъ, полиціи, проходящихъ войскъ, на городское благоустройство и т. д., а также сборы въ пользу мѣстныхъ коммерческихъ обществъ. Размѣры этихъ налоговъ весьма различны въ разныхъ мѣстностяхъ, но порою они довольно значительны.

Вообще, обложеніе хлѣботорговаго обращенія весьма сильно варьируется по времени и мѣстности. Торговый обиходъ, пользуясь несовершенствомъ налоговаго аппарата, нашелъ разнообразные способы сокращенія платежей, сравнительно съ размѣрами, установленными правительственными распоряженіями.

Общая сумма падающихъ на хлѣботорговое обращеніе налоговъ къ осени 1921 г., по свѣдѣніямъ китайскихъ коммерческихъ обществъ, составляла отъ 6 до 7,5% стоимости хлѣба.

Въ концѣ 1921 г. послѣдовали новыя налоговыя мѣропріятія, иниціатива которыхъ принадлежала Управленію Гиринской провинціи и которыя коснулись, главнымъ образомъ, Гиринской провинціи; однако, и для Хэйлунцзянской провинціи истекающая зима принесла (въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ) увеличеніе налоговаго обложенія.

По сообщенію издающейся въ Фуцзядянѣ китайской газеты «Го-цзи-сѣ-бао» (27 января 1922 г.)—«Вслѣдствіе опустѣнія казны Гиринской провинціи, вызваннаго чрезмѣрными военными расходами, новый начальникъ Финансоваго Департамента, г. Жунъ Шу-чжанъ, чтобы устранить полное банкротство, вынужденъ—не имѣя возможности устранить эту угрозу путемъ экономіи—стать на путь расширенія источниковъ дохода»...

Вниманіе новаго начальника Финансоваго Департамента, прежде всего, привлекло обложеніе хлѣба. «Гиринская провинція»,—пишетъ та же газета, разъясняющая смыслъ новыхъ мѣропріятій,—«очень богата хлѣбомъ, вывозъ хлѣба составляетъ главную статью экспорта; между тѣмъ, благодаря продѣлкамъ хлѣбопромышленниковъ и ошибочнымъ толкованіямъ налоговыхъ конторъ, казною за послѣдніе нѣсколько лѣтъ понесены неисчислимыя потери отъ недобора налога на хлѣбъ».

Чтобы устранить эти ошибочныя толкованія, Финансовый Департаментъ преподалъ конторамъ по сбору налоговъ подробныя разъясненія.

Разъясненія эти были изложены въ объявленіи Бинцзянской (Фуцзядянской) конторы по сбору налоговъ отъ 6 декабря 1921 г. и указывали, что по точному смыслу закона «сяо-чанъ-шуй» (налогъ на сбытъ хлѣба) имѣетъ два вида—«ней-ди-сяо-чанъ-шуй» (внутренній налогъ) и «чу-коу-сяо-чанъ-шуй» (экспортный налогъ) и долженъ взиматься не только при переходѣ хлѣба изъ рукъ въ руки, но и при вывозѣ хлѣба, то-есть при погрузкѣ его въ вагоны и на суда. Конторамъ предписывалось немедленно приступить къ взысканію налоговъ при погрузкѣ хлѣба въ вагоны.

Въ исполненіе приказа Финансоваго Департамента, конторы пытались приступить ко взысканію налога. Если на мелкихъ станціяхъ, гдѣ работаютъ только китайскіе коммерсанты, новыя мѣропріятія и дали нѣкоторые результаты, то на болѣе крупныхъ, и особенно въ Харбинскомъ узлѣ положеніе было совершенно инымъ. Здѣсь попытки конторы приступить ко взысканію налога вызвали рѣшительные протесты со стороны экспортеровъ—какъ иностранцевъ, такъ и китайцевъ, и пассивное, но упорное сопротивленіе; фирмы приняли рѣшеніе воздержаться отъ погрузокъ хлѣба.

Борьбѣ съ встрѣчнымъ сопротивленіемъ обстановка не благопріятствовала; поэтому власти въ январѣ 1922 года попытались ввести новый налогъ «цзинь-цзинъ-шуй» того же размѣра, что и только-что введенный, но фактически не взимавшійся «чу-коу-сяо-чанъ-шуй». Въ отличіе отъ этого налога, новый налогъ подлежалъ взысканію за предѣлами полосы отчужденія, гдѣ на путяхъ къ ней устанавливаются особыя заставы. Взиманіе налога съ идущихъ съ хлѣбомъ арбъ было, конечно, гораздо болѣе легкимъ, чѣмъ проведеніе этой мѣры на рельсахъ, на складахъ фирмъ.

Разница между новымъ налогомъ и «чу-коу-сяо-чанъ-шуй», который не удалось провести въ жизнь и который, видимо, будетъ замѣненъ новымъ налогомъ, заключается въ томъ, что новый налогъ будетъ взиматься со всего хлѣба, ввозимаго въ полосу отчужденія, въ то время, какъ «чу-коу-сяо-чанъ-шуй» подлежалъ взиманію только съ экспортируемаго хлѣба; въ частности, на зерно, идущее для переработки на мельницы и заводы Харбина и облагаемое новымъ налогомъ, неудавшійся «чу-коу-сяо-чанъ-шуй» не распространялся.

Замѣна одного новаго налога другимъ точно такъ же вызвала столь же рѣзкіе протесты.

Положеніе съ введеніемъ новыхъ налоговъ въ Гиринской провинціи остается неразрѣшеннымъ. Власти настаиваютъ на уплатѣ налоговъ и задерживаютъ уклоняющіяся отъ уплаты арбы съ хлѣбомъ, коммерсанты считаютъ новые налоги непосильными, особенно для настоящаго времени, и не оставляютъ надежды, что ихъ энергичные протесты будутъ властями приняты во вниманіе.

Въ Хэйлунцзянской провинціи обстановка гораздо болѣе благопріятная. Здѣсь на всѣхъ станціяхъ, кромѣ ст. Аньда, никакихъ новыхъ налоговъ, сравнительно съ кампаніей 1920—21 гг., не введено.

На ст. Аньда положеніе значительно хуже. Помимо большого количества расквартированныхъ здѣсь войскъ, черезъ эту станцію проходятъ значительные эшелоны войскъ, слѣдующихъ въ разныхъ направленіяхъ для борьбы съ хунхузами. На различныя воинскія нужды мѣстное коммерческое общество несетъ весьма большіе расходы: на постройку зданія штаба войскъ, на содержаніе проходящихъ командъ и т. д.; отмѣченъ даже случай займа денегъ командованіемъ у мѣстныхъ коммерсантовъ. Расходуемыя суммы коммерческое общество пополняетъ путемъ обложенія хлѣботорговыхъ операцій, вылившагося въ особый «военный» (увеличенный за послѣднее время) налогъ, а также въ установленіе различныхъ иныхъ сборовъ. Въ частности, значительное повышеніе за послѣднее время таксы на грузовыя и другія работы станціонныхъ артелей объясняется потребностью покрыть расходы коммерческаго общества на войска. Налоги на войска формально ложатся лишь на китайскихъ коммерсантовъ, однако, часть ихъ—въ замаскированномъ видѣ—выплачивается и коммерсантами другихъ національностей.

Весьма высокое обложеніе хлѣбной торговли на ст. Аньда послужило одной изъ причинъ отлива въ текущую кампанію хлѣбныхъ грузовъ изъ Аньдинскаго района на ст. Маньгоу.

Въ началѣ марта 1922 г. на ст. Аньда власти ввели взиманіе такого же «экспортнаго» налога, какъ и въ Харбинѣ. Съ введеніемъ этого налога, по подсчетамъ мѣстныхъ коммерсантовъ, налоговое обложеніе на ст. Аньда достигаетъ 14 центовъ на пудъ хлѣба.

6. Хлѣбная торговля на пристаняхъ.

Около 15% поступающаго въ торговый оборотъ Сѣверной Маньчжуріи хлѣба даетъ нижній плесъ р. Сунгари—отъ Харбина до Фугдина.

Отличительной чертой этого хлѣботорговаго района, какъ указано выше, является оторванность его отъ желѣзной дороги и, въ связи съ этимъ, сезонный характеръ отправки всѣхъ хлѣбныхъ запасовъ—въ теченіе навигаціи, съ прекращеніемъ вывоза на весь долгій зимній періодъ.

Всю зиму здѣсь происходитъ накапливаніе хлѣба на пристаняхъ; лѣтомъ же, когда подвоза нѣтъ, хлѣбъ отправляется рѣкой къ рынкамъ сбыта. Благодаря этому хлѣбная торговля имѣетъ здѣсь существенныя особенности сравнительно съ мѣстностями, обслуживаемыми желѣзной дорогой.

Вся хлѣбная торговля этого района сосредоточена на пристаняхъ и въ прилегающихъ къ нимъ городахъ. Сколько-нибудь замѣтныхъ торговыхъ центровъ, расположенныхъ въ глубинѣ страны, здѣсь нѣтъ. На пристаняхъ сосредоточена и пріемка хлѣба отъ производителей, и храненіе хлѣба до его отправленія, и формированіе партій, и продажа ихъ экспортеру.

Какъ и всюду, крестьянинъ здѣсь подвозитъ и продаетъ свой хлѣбъ осенью, послѣ обмолота, и всю зиму. Мѣстныя китайскія фирмы, скупая зимою хлѣбъ, хранятъ его до открытія навигаціи.

Въ отличіе отъ другихъ районовъ—на пристаняхъ р. Сунгари распространена сдача крестьяниномъ своего хлѣба на храненіе до весны пристанскимъ хлѣбнымъ фирмамъ въ тѣхъ случаяхъ, когда продавца не удовлетворяютъ цѣны, существующія въ день привоза.

Сданный на храненіе хлѣбъ чаще всего продается фирмѣ, у которой хлѣбъ хранится; продажа другимъ фирмамъ производится рѣже, такъ какъ въ этомъ случаѣ приходится дороже платить за храненіе. Нерѣдко фирмы берутъ на себя продажу сданнаго имъ на храненіе хлѣба—на комиссіонныхъ основаніяхъ.

Хлѣбъ—и свой, и чужой—фирмы хранятъ въ закрытыхъ складахъ—глинобитныхъ постройкахъ, иногда весьма большой вмѣстимости. Склады эти обычно имѣютъ форму китайской жилой фанзы—съ прямоугольнымъ основаніемъ и крышей въ два ската. Склады эти дѣлятся поперечными перегородками на отдѣленія «цзяни», которыя и считаются единицей емкости складовъ. На разныхъ пристаняхъ размѣры цзяня различны, но на одной и той же пристани обычно «цзяни» въ складахъ разныхъ фирмъ если не одинаковы по емкости, то весьма близки. Въ среднемъ цзянь вмѣщаетъ около 3,500—5,000 п. зерна, съ колебаніями отъ 2,000 до 10,000 пудовъ. Кромѣ того, для храненія хлѣба насыпью существуютъ глинобитные же склады меньшей вмѣстимости, имѣющіе цилиндрическую форму.

Перечистки хлѣба не производится; лишь при насыпкѣ въ мѣшки, весною, обычно хлѣбъ перелопачивается. Въ складахъ хлѣбъ хранится зиму либо въ мѣшкахъ, либо насыпью, съ насыпкой въ мѣшки уже весною передъ отправкой. Перевозка хлѣба на судахъ всегда производится въ мѣшкахъ.

Фирма, купившая хлѣбъ и не имѣющая своего склада,—число такихъ фирмъ здѣсь довольно велико,—арендуетъ одинъ или нѣсколько цзяней и хранитъ хлѣбъ за своей отвѣтственностью. Иногда даже большія партіи сдаются на храненіе владѣльцу склада.

При сдачѣ на храненіе фирмами или крестьянами мелкихъ партій весьма часто примѣняется обезличеніе зерна—хлѣбъ разныхъ владѣльцевъ ссыпается въ одно и то же помѣщеніе и выдается обратно владѣльцу лишь мѣрой, со скидкой при долговременномъ—съ осени—храненіи установленнаго процента (2%) на усушку. Мѣра эта возможна лишь потому, что на одной и той же пристани зерно урожая одного и того же года одинаково по качеству.

Пріемъ хлѣба на храненіе и оплата храненія производится по срокамъ—трехмѣсячнымъ, четырехмѣсячнымъ и шестимѣсячнымъ. Наиболѣе распространены полугодовые сроки. Плата за храненіе колеблется въ переводѣ на долларъ отъ 1 до 2 центовъ съ пуда за полгода, въ зависимости отъ количества подвезеннаго хлѣба.

При хорошемъ урожаѣ въ февралѣ-мартѣ всѣ склады оказываются уже заполненными; подвозимый послѣ этого хлѣбъ складывается во дворахъ фирмъ въ мѣшкахъ и укрывается цыновками. На открытомъ воздухѣ хранится отъ 10 до 30% общаго количества сосредоточеннаго на пристани хлѣба.

Мѣстныя китайскія фирмы сами везутъ въ Харбинъ (въ послѣдніе два года—единственный пунктъ, куда идетъ хлѣбъ съ нижняго плеса Сунгари) лишь незначительную часть хлѣба, поступающаго въ торговый оборотъ на Сунгари; главная масса хлѣба на пристаняхъ же продается экспортнымъ фирмамъ.

Соотношеніе между отправками (въ навигаціи 1920 и 1921 гг.), съ пристаней самихъ мѣстныхъ фирмъ и отправками экспортеровъ и мукомоловъ характеризуется слѣдующими цифрами, относящимися къ главнѣйшимъ пристанямъ р. Сунгари:

Въ теченіе навигаціи 1920 и 1921 гг.

	ОТПРАВЛЕНО:	
	мѣстными фирмами	экспортерами и мукомолами.
Муланьсянь	10%	90%
Ихантунь	20%	80%
Сансинъ	30%	70%
Цзямусы	10%	90%
Сусу	5%	95%
Фугдинъ	10%	90%

Мѣстныя фирмы пристаней, расположенныхъ выше, ближе къ Харбину, производятъ самостоятельныя отправки въ большихъ размѣрахъ, чѣмъ фирмы указанныхъ выше пристаней, болѣе удаленныхъ отъ Харбина. Джоночное сообщеніе съ Харбиномъ, которымъ въ широкихъ размѣрахъ пользуются туземныя фирмы, существуетъ только на плесѣ выше Сансинскаго переката; ниже этого переката джонки обслуживаютъ лишь мѣстное сообщеніе между пристанями, а вся перевозка грузовъ въ Харбинъ производится на пароходахъ и баржахъ.

Въ кампанію 1920—1921 гг. представители экспортныхъ и мукомольныхъ предпріятій, а также менѣе крупныхъ харбинскихъ фирмъ производили закупки на пристаняхъ: Синдянъ, Муланьсянь, Ихантунъ, Цалинхэ, Сансинъ, Цзямусы, Сусу, Фугдинъ и нѣкоторыхъ другихъ. Здѣсь работали С. Соскинъ и К°, Сибирская К°, А. І. Коганъ, Берманъ, Файнгершъ и другіе; кромѣ нихъ, на этихъ же пристаняхъ работали многочисленныя китайскія крупныя фирмы: Гуанъ-синъ-шенъ и друг.

Харбинскія фирмы имѣютъ на пристаняхъ своихъ агентовъ, которые живутъ тамъ всю навигацію; мѣстныя фирмы, въ особенности крупныя, въ свою очередь, держатъ представителей—нерѣдко круглый годъ—въ Харбинѣ. Сдѣлки заключаются и въ Харбинѣ, и на пристаняхъ и совершаются какъ въ дяо, такъ и въ долларахъ.

Количество работающихъ на пристаняхъ фирмъ годъ отъ году увеличивается, вмѣстѣ съ ростомъ хлѣба, поступающаго на рынокъ изъ этого района.

На пристани Цзямусы въ 1915 году имѣлось 7 небольшихъ китайскихъ хлѣбныхъ фирмъ, въ 1921 г. работало свыше 20 большихъ лянъ-чжаней; на пристани Таванхэ въ 1915 г. была одна хлѣбная фирма, въ 1921 г. ихъ насчитывалось 9; въ Хуачуансянѣ (пристань Сусу) въ 1915 году не было ни одной фирмы, въ 1921 г. свыше 10-ти.

Въ пристанской хлѣбной торговлѣ существуютъ какъ сдѣлки съ наличнымъ хлѣбомъ, такъ и сдѣлки на срокъ.

Основныхъ сроковъ въ пристанской хлѣбной торговлѣ два—«минъ-шуй-цзай» и «кай-цзянъ-цзай».

По сдѣлкамъ «минъ-шуй-цзай» хлѣбъ долженъ быть доставленъ въ Харбинъ до конца навигаціи; сдѣлки заключаются со времени открытія навигаціи до праздника 8 луны. По сдѣлкамъ «кай-цзянъ-цзай» хлѣбъ долженъ быть доставленъ до праздника 8 луны; сдѣлки заключаются, начиная съ праздника 8 луны, всю осень и зиму, до открытія навигаціи. При срочныхъ сдѣлкахъ, деньги уплачиваются при совершеніи сдѣлки. Срочныя сдѣлки заключаются преимущественно въ Харбинѣ.

Закупленный экспортерами и мукомолами и принятый ими хлѣбъ обычно оставляется до времени погрузки на храненіи у фирмы, продавшей хлѣбъ. При покупкѣ обыкновенно обусловливается безплатное—въ теченіе опредѣленнаго срока—храненіе купленнаго хлѣба. На хлѣбъ, принятый на храненіе, фирма-хранительница выдаетъ сохранную расписку. Харбинская фирма, сдавшая хлѣбъ на храненіе на пристани, при продажѣ хлѣба, ограничивается передачей сохранной расписки покупателю.

Погрузка хлѣба на суда производится также, какъ и на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, ручнымъ способомъ, артелями грузчиковъ; на пристаняхъ съ крупными отправками (отъ Синдяна и ниже) имѣются на время навигаціи постоянныя большія артели грузчиковъ, обычно состоящія въ вѣдѣніи мѣстныхъ китайскихъ коммерческихъ обществъ и имѣющія монопольное право погрузки; на мелкихъ пристаняхъ погрузка производится небольшимъ ядромъ постоянныхъ грузчиковъ и случайными грузчиками изъ числа жителей окрестныхъ селеній. Въ гор. Сансинѣ артель грузчиковъ была организована управленіемъ мѣстнаго даоиня и состояла въ его вѣдѣніи; поэтому часть платы за погрузку поступала въ распоряженіе управленія даоиня. Въ настоящее время эта артель передана даоинемъ въ вѣдѣніе коммерческаго общества, которое обязалось за это вносить даоиню до 200,000 мѣстныхъ сансинскихъ дяо, то-есть около 1,500 долларовъ.

Хлѣбная торговля рѣчныхъ пристаней, расположенныхъ выше г. Харбина и отнесенныхъ нами къ Бодунэскому району, носитъ совершенно иной характеръ. Прилегающія къ пристанямъ мѣстности не оторваны на большихъ разстояніяхъ отъ желѣзнодорожныхъ станцій; пристани здѣсь являются для земледѣльца второстепенными пунктами сбыта хлѣба.

Въ прежнее время часть хлѣба отправлялась въ Харбинъ для экспорта черезъ Владивостокъ, за послѣдніе годы такихъ отправокъ не наблюдалось.

Всю зиму зерно вывозится гужомъ на южную линію и въ Чанчунь, а остающееся количество отправляется на джонкахъ вверхъ по Сунгари на Лаошаогоу а, иногда, далѣе на ст. Цзю-чжанъ Гир.-Чанч. ж. д.

7. Хлѣбная торговля Харбина и Чанчуня.

Какъ указано выше, Харбинъ и Чанчунь являются главными центрами хлѣбной торговли Сѣверной Маньчжуріи. Къ нимъ тяготѣютъ двѣ хлѣботорговыя области: къ Харбину—сѣверная (западная и восточная линіи и районъ нижней Сунгари), къ Чанчуню—южная (южная линія и Бодунэскій районъ).

Исключительное значеніе Харбина и Чанчуня обусловлено ихъ географическимъ положеніемъ. Харбинъ расположенъ при пересѣченіи р. Сунгари съ желѣзной дорогой въ пунктѣ, гдѣ расходятся восточный и южный экспортные пути. Чанчунь представляетъ желѣзнодорожный узелъ, гдѣ сходятся три линіи съ рѣзко отличающимися пріемами коммерческой работы и различными тарифными системами, а двѣ—и съ разной колеей. Первый пунктъ уже больше десятка лѣтъ тому назадъ превратился въ крупнѣйшій центръ перегрузочнаго, потребительнаго, промышленнаго и торговаго значенія; второй выросъ изъ стариннаго китайскаго города (Куаньченцзы) и пріобрѣлъ особенно важное значеніе за послѣдніе годы.

Харбинъ.

Харбинъ, съ примыкающимъ къ нему Фуцзядянемъ, въ настоящее время представляетъ крупнѣйшій центръ мукомольной и маслобойной промышленности, перерабатывающей въ годъ до 20 милліоновъ пудовъ пшеницы, бобовъ и другихъ хлѣбовъ. Здѣсь производится перевалка хлѣба съ рѣчныхъ судовъ въ вагоны; воднымъ путемъ сюда прибывало хлѣбныхъ грузовъ въ среднемъ за 1918—1921 гг. 17,5 милл. пуд.; въ навигацію 1920 г. прибыло до 22 милл. пудовъ, а въ навигацію 1921 г.—до 20 милл. пудовъ; населеніе Харбина и Фуцзядяна потребляетъ ежегодно около 11 милл. пуд. хлѣба.

Все это вызвало широкое развитіе здѣсь хлѣбной торговли и сдѣлало Харбинъ руководящимъ центромъ обширной хлѣботорговой области, простирающейся отъ Фуляэрди до Фугдина и Пограничной.

Выдающееся положеніе Харбина привлекло подвозъ сюда гужомъ хлѣба изъ весьма отдаленныхъ мѣстностей. Въ благопріятные годы арбы доставляютъ сюда хлѣбъ изъ Ванъ-куй-сяня (У-динъ-цзы) на сѣверѣ и Сансина на сѣверо-востокѣ. Ежегодно въ Харбинъ подвозится гужомъ отъ 25 до 30 милліоновъ пудовъ хлѣба.

По желѣзной дорогѣ въ Харбинъ за годы 1913—1920 въ среднемъ доставлялось около 3,5 милл. пуд. разныхъ хлѣбныхъ грузовъ, въ томъ числѣ около 1,1 милл. пуд. пшеницы и около 0,8 милл. пуд. бобовъ. Въ 1920 г. сюда было доставлено по желѣзной дорогѣ 1.132.000 пуд. хлѣба и въ 1921 г. —2.238.000 пудовъ. Всего въ Харбинѣ сосредоточивается за годъ отъ 40 до 45 и болѣе милліоновъ пудовъ разнаго хлѣба.

Изъ поступающаго въ Харбинъ хлѣба около половины здѣсь перерабатывается и затѣмъ отчасти потребляется здѣсь же, отчасти вывозится въ переработанномъ видѣ; половина поступаетъ въ зернѣ на рынокъ внѣшній и въ небольшомъ количествѣ на мѣстный.

По видамъ прибывающій за послѣдніе годы въ Харбинъ хлѣбъ распредѣляется приблизительно слѣдующимъ образомъ: пшеница около 35—40%, бобы—55—60% и прочіе хлѣба—5%.

Поступленіе грузовъ въ Харбинъ составляется изъ подвоза желѣзною дорогой, водой по р. Сунгари и гужомъ. Расходъ составляютъ мѣстное потребленіе и вывозъ по желѣзной дорогѣ, гужомъ и водою. Кромѣ того, въ балансъ должны быть включены запасы хлѣбовъ къ началу каждаго года.

Оборотъ Харбина за 1919, 1920 и 1921 гг. представляется въ слѣдующихъ цифрахъ (см. діаграмму № 14):

Годы.	ПРИХОДЪ (милл. пуд.)						РАСХОДЪ (милл. пуд.)					
	Остатокъ къ началу года.	Прибытіе.			Транзитъ.	ИТОГО.	Потребленіе.	Отправленіе.		Остатокъ къ концу года.	Транзитъ.	ИТОГО
		Ж.-д.	Водой.	Гужомъ.				Ж.-д.	Гужомъ и водой.			
1919	16,5	0,9	12,9	20,0	8,2	58,5	10,0	22,3	1,0	17,0	8,2	58,5
1920	17,0	1,1	22,4	19,5	13,4	73,4	10,5	37,5	1,0	11,0	13,4	73,4
1921	11,0	2,2	20,4	25,4	22,7	81,7	11,0	42,0	1.0	5,0	22,7	81,7

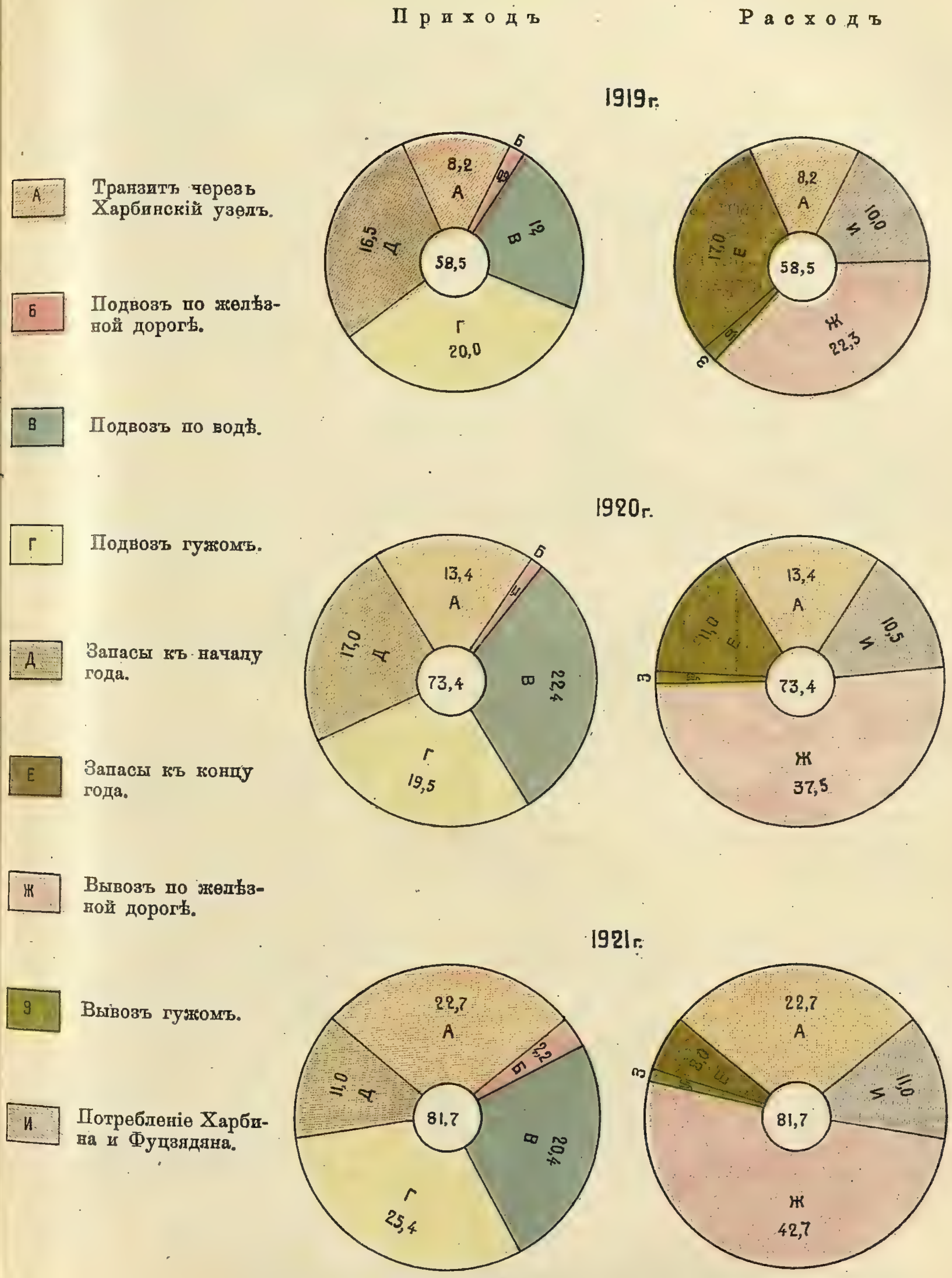
Въ Харбинѣ наблюдается, такимъ образомъ, общее увеличеніе грузооборота отъ года къ году, имѣющее, несомнѣнно, вполнѣ устойчивый характеръ (если налицо не окажется какихъ-либо случайныхъ обстоятельствъ привходящаго характера). Ростъ грузооборота выражается въ увеличеніи какъ транзита (ростъ отправокъ западной и восточной линіи), такъ и отправленія станцій самого Харбинскаго узла.

Тарифныя мѣропріятія 1921 г. и общее упорядоченіе желѣзнодорожнаго транспорта привели къ значительному увеличенію въ 1921 г. прибытія грузовъ въ Харбинъ желѣзною дорогой, водой и гужомъ и къ еще болѣе рѣзкому увеличенію отправленія по ж. дорогѣ. Часть грузовъ, прибывавшихъ ранѣе въ Харбинъ гужомъ, въ 1921 г. стала подвозиться желѣзною дорогой; большія количества хлѣба, уходившія въ 1919 и 1920 г. гужомъ на югъ, въ 1921 г. были погружены въ Харбинѣ на желѣзную дорогу. Уменьшеніе запасовъ въ Харбинѣ къ началу 1921 и 1922 гг., сравнительно съ предшествующими годами, объясняется тѣмъ, что начиная со средины 1920 года, когда освободился подвижной составъ и были понижены тарифы, были вывезены значительныя хлѣбныя массы, сосредоточенныя въ Харбинѣ въ 1918, 1919 и первой половинѣ 1920 года.

По размѣрамъ отправокъ хлѣбныхъ грузовъ Харбинскій узелъ рѣзко выдѣляется изъ всѣхъ станцій К. В. ж. д. На долю Харбинскаго узла прихо-

Діаграмма № 14.

Оборотъ хлѣбныхъ грузовъ въ Харбинѣ
(въ милліонахъ пудовъ).



дится за 1911—15 гг. отъ 22 до 39%, за 1916—20 гг. отъ 33 до 62% и за 1921 г.—50% хлѣбныхъ отправокъ всей К. В. ж. д.

Гужевой вывозъ хлѣба изъ Харбина незначителенъ — едва ли когда-нибудь онъ превышалъ 1 милл. пуд. въ годъ.

Воднымъ путемъ изъ Харбина на Амуръ въ прежніе годы (особенно до 1913 г.) отправлялось значительное количество хлѣбныхъ грузовъ; постепенно отправки падали и въ послѣдніе годы совершенно прекратились, если не считать ничтожныхъ перевозокъ совершенно случайнаго характера.

Хлѣбная торговля Харбина (съ Фуцзядянемъ) выполняетъ весьма разнообразныя функціи.

Съ одной стороны, сюда стекается подвозимый крестьянами, лянъ-чжанями и крупными экспортными и мукомольными фирмами хлѣбъ со всей нижней Сунгари и собственно Харбинскаго (главнымъ образомъ, изъ лѣвобережныхъ уѣздовъ) района. Въ Харбинѣ сосредоточиваются сдѣлки съ этимъ хлѣбомъ какъ на экспортъ, такъ и для переработки, происходитъ самая переработка хлѣба и совершаются сдѣлки на продукты переработки. Сюда же поступаетъ изъ районовъ западной линіи гужомъ и отчасти по желѣзной дорогѣ зерно для переработки на харбинскихъ мельницахъ и маслобойныхъ заводахъ. Сдѣлки на этотъ хлѣбъ также совершаются въ Харбинѣ.

Наконецъ, въ Харбинѣ же совершаются многочисленныя сдѣлки на хлѣбъ, находящійся внѣ Харбина—въ районахъ западной и восточной линій. Харбинъ финансируетъ хлѣбную торговлю западной и восточной линіи и р. Сунгари и является для этихъ районовъ основнымъ рынкомъ, который диктуетъ своей области цѣны.

Стягивая къ себѣ изъ обширной области хлѣбъ и другіе продукты сельскаго хозяйства, Харбинъ взамѣнъ этого распредѣляетъ по этой области всѣ товары, необходимые въ быту китайскаго сельскаго и городского населенія (такъ-называемое, «цза-хо»—разные товары). Вся западная и восточная линія и р. Сунгари, съ тяготѣющими къ нимъ районами снабжаются черезъ Харбинъ идущими съ юга: мануфактурой, галантерейнымъ товаромъ, бакалеей, писчебумажными товарами, деревянными и металлическими издѣліями и т. д.

Изъ 40 милліоновъ пудовъ товаровъ, ввозимыхъ ежегодно въ Сѣверную Маньчжурію для нуждъ китайскаго населенія по желѣзной дорогѣ и гужомъ, черезъ Харбинъ—Фуцзядянь, съ ихъ торгово-распредѣлительнымъ аппаратомъ, проходитъ до 25 милліоновъ пудовъ, т.-е. около 62%.

Между торговыми операціями по распредѣленію этого огромнаго количества товаровъ среди населенія и операціями по концентраціи хлѣбныхъ партій существуетъ тѣсная связь: арбы, привезшія въ торговый центръ хлѣбъ, стараются получить въ качествѣ обратнаго груза эти товары. Арбы, ѣдущія изъ уѣздовъ въ Харбинъ за «цза-хо», обычно нагружаются въ передній путь хлѣбомъ, который сбывается въ Харбинѣ. Эта товаро-распредѣлительная торговля Харбина весьма сильно помогаетъ стягиванію сюда хлѣба и способствуетъ развитію его хлѣбной торговли.

Въ то время какъ русская и японская торговля осѣла въ русскомъ Харбинѣ на «Пристани», китайская хлѣбная торговля имѣетъ своей базой Фуцзядянь.

На Пристани и въ Фуцзядянѣ расположены конторы хлѣбныхъ фирмъ, биржи, банки и другія торговыя учрежденія, главная же масса хлѣбныхъ складовъ, а также мельницъ и заводовъ находится на такъ-называемомъ «Восьмомъ участкѣ»—желѣзнодорожной территоріи между р. Сунгари, Пристанью, Новымъ Городомъ и Фуцзядянемъ—примыкающей къ главной линіи желѣзной дороги и къ р. Сунгари. Кромѣ Восьмого участка, хлѣбные склады расположены также вблизи пристаней въ Фуцзядянѣ. Эти послѣдніе склады служатъ для хлѣба, прибывающаго водою; будучи удалены отъ рельсоваго пути, они имѣютъ лишь вспомогательное значеніе: сложенный здѣсь хлѣбъ на арбахъ перевозится на тотъ же Восьмой участокъ, либо на мельницы и заводы. Непосредственно къ Восьмому участку прилегаетъ, въ сущности составляя съ нимъ одно цѣлое, Перевалочная платформа, съ Экспортной гаванью, гдѣ производится перегрузка хлѣба съ судовъ въ вагоны для дальнѣйшаго слѣдованія по желѣзной дорогѣ.

Въ настоящее время на Восьмомъ участкѣ насчитывается свыше 100 участковъ, арендованныхъ у желѣзной дороги торговыми фирмами русскими, китайскими и другими подъ склады грузовъ. Здѣсь находятся склады не только хлѣбныхъ грузовъ, но и всякихъ другихъ (кромѣ легко воспламеняющихся). На большинствѣ участковъ возведены пакгаузы, но хлѣбъ, какъ и всюду въ Сѣверной Маньчжуріи, хранится обычно на открытомъ воздухѣ—въ бунтахъ. Всѣ участки обслуживаются рельсовыми путями, соединенными съ главной линіей.

Часть участковъ заарендована фирмами подъ склады собственнаго хлѣба, часть представляетъ склады, предназначенные для храненія чужого хлѣба.

Китайскія хлѣбныя фирмы, имѣющія склады на Восьмомъ участкѣ,—обычные лянъ-чжани, въ большинствѣ случаевъ отличающіеся отъ лянъ-чжаней станціонныхъ значительнымъ развитіемъ комиссіонныхъ операцій, на фонѣ которыхъ операціи съ собственнымъ хлѣбомъ нерѣдко стушевываются.

Лянъ-чжани эти принимаютъ отъ знакомыхъ фирмъ сунгарійскихъ пристаней или уѣздныхъ центровъ хлѣбъ на храненіе и для комиссіонной продажи. Плата за храненіе опредѣляется въ размѣрѣ около 1 цента съ пуда безъ указанія срока храненія (пока хлѣбъ не будетъ проданъ), но взимается лишь въ томъ случаѣ, если хлѣбъ продается не черезъ ту фирму, на складѣ которой онъ хранится; если хлѣбъ проданъ при посредствѣ владѣльца склада, то послѣдній получаетъ комиссіонное вознагражденіе въ размѣрѣ 1 цента съ пуда, въ которое входитъ и плата за храненіе.

Сдѣлки по куплѣ-продажѣ хлѣба въ Харбинѣ состоятъ изъ сдѣлокъ съ хлѣбомъ наличнымъ или на срокъ франко-станція отправленія—съ погрузкой въ вагоны или на складѣ и сдѣлокъ съ дубликатами желѣзнодорожныхъ накладныхъ.

Сдѣлки съ хлѣбомъ наличнымъ совершаются на Харбинской биржѣ обычнымъ порядкомъ, при посредствѣ маклеровъ. Фуцзядянская хлѣбная биржа совершенно не имѣетъ сдѣлокъ съ наличнымъ хлѣбомъ, несмотря на то, что ея правилами такія сдѣлки предусмотрѣны и что правительствомъ дѣлались попытки привить здѣсь эти сдѣлки. Невозможность совершенія на биржѣ наличныхъ сдѣлокъ руководители биржи мотивируютъ тѣмъ, что при существующемъ порядкѣ совершенія сдѣлокъ на Фуцзядянской биржѣ, сдѣлки съ наличнымъ хлѣбомъ, при значительномъ спросѣ на хлѣбъ, повели бы къ чрезвычайному повышенію цѣнъ продавцами, освѣдомленными о дѣйствительныхъ размѣрахъ спроса и цѣнахъ покупателей.

Фуцзядянская хлѣбная биржа оперируетъ только съ четырьмя видами товаровъ: пшеницей, бобами, бобовымъ масломъ и жмыхами. Единицей въ сдѣлкахъ биржи служитъ вагонъ, цѣна опредѣляется за пудъ. По правиламъ биржи, сдѣлки могутъ заключаться въ любой валютѣ, но на дѣлѣ всѣ котировки производятся въ мексиканскихъ долларахъ.

Совершать сдѣлки на биржѣ могутъ лица не моложе 20 лѣтъ—владѣльцы или довѣренные находящихся въ Фуцзядянѣ или Харбинѣ хлѣбной торговли, мельницы или маслобойнаго завода, пользующіеся довѣріемъ въ торговой средѣ. Желающіе совершать сдѣлки вносятъ на биржу пай въ размѣрѣ 500 даяновъ, и лишь послѣ постановленія Правленія О-ва биржи допускаются къ совершенію сдѣлокъ. Въ помощь, при совершеніи сдѣлокъ, кліенты имѣютъ право ввести на биржу до пяти человѣкъ сотрудниковъ—служащихъ и другихъ лицъ.

Сдѣлки считаются состоявшимися послѣ записи сущности условій (количество товара, срокъ, цѣна) на висящихъ въ биржевомъ залѣ черныхъ доскахъ. Помарки сдѣланныхъ на доскахъ записей не допускаются; виновный въ этомъ лишается права входа на биржу. Въ теченіе часа со времени заключенія сдѣлки, стороны подаютъ объ этомъ заявленіе въ Правленіе О-ва биржи, которое регистрируетъ сдѣлку и не позже слѣдующаго дня предлагаетъ сторонамъ скрѣпить приложеніемъ печатей формальное условіе, экземпляры котораго вручаются покупателю и продавцу. Въ обезпеченіе исполненія сдѣлки вносится залогъ въ размѣрѣ 20% суммы сдѣлки, который впослѣдствіи, въ зависимости отъ рыночной конъюктуры, можетъ быть по требованію биржи увеличенъ. Въ видѣ комиссіи и вознагражденія за принимаемую гарантію выполненія сдѣлки, биржа взимаетъ въ свою пользу 0,1% съ суммы сдѣлки. Биржа принимаетъ на себя гарантію исполненія сдѣлки и въ случаѣ нарушенія условій сдѣлки покупателемъ или продавцомъ выполняетъ передъ другой стороной принятыя на себя нарушившимъ условіе обязательства, имѣя къ нему право регресса.

Сдача товара продавцомъ можетъ быть произведена на Восьмомъ участкѣ, въ Фуцзядянѣ или въ Харбинѣ-Пристани. Кромѣ того, на Фуцзядянской биржѣ, по ея правиламъ, могутъ быть заключены сдѣлки со сдачей на станціяхъ западной линіи до ст. Аньда, по восточной—до Имяньпо, по южной—до Бухай, включительно.

Исполненіе сдѣлки происходитъ всегда при посредствѣ биржи: ей покупатель вноситъ деньги, ей же продавецъ представляетъ складочный документъ на товаръ, или въ условленномъ съ биржей районѣ складываетъ подлежащій сдачѣ хлѣбъ и представляетъ расписку покупателя въ пріемѣ товара. По сдачѣ товара биржа составляетъ окончательный счетъ и производитъ расчетъ со сторонами. Возникшія между сторонами недоразумѣнія по исполненію сдѣлки разрѣшаются особо избранными для каждаго случая лицами изъ среды кліентовъ биржи; избраніе ихъ производится общимъ собраніемъ кліентовъ биржи.

При невозможности для торговца сдать товаръ натурою, онъ обязанъ возмѣстить покупателю разницу между цѣной времени исполненія сдѣлки (средняя цѣна послѣднихъ пяти дней) и заусловленной цѣной.

Всѣ сдѣлки, заключенныя по разнымъ цѣнамъ въ одинъ и тотъ же биржевой день, на одинъ и тотъ же срокъ приводятся по окончаніи биржевого собранія къ одной цѣнѣ. Для этого сначала путемъ дѣленія общей суммы всѣхъ сдѣлокъ на количество проданнаго опредѣляется для каждаго срока цѣна дня; затѣмъ при сдѣлкахъ, заключенныхъ по болѣе высокимъ цѣнамъ—покупатели, по сдѣлкамъ съ цѣнами болѣе низкими—продавцы—выплачиваютъ другой сторонѣ разницу между цѣной ихъ конкретной сдѣлки и цѣной дня.

Уклоненіе коммерсантовъ отъ исполненія обязательствъ по срочнымъ биржевымъ сдѣлкамъ составляетъ рѣдкое исключеніе. Нарушившія обязательства фирмы лишаются права биржевыхъ сдѣлокъ.

Всѣ сдѣлки биржи заключаются на три срока—первый, второй и третій, съ разницей между ними въ одинъ мѣсяцъ; первый срокъ пріурочивается къ пятнадцатому числу мѣсяца.

Фуцзядянская хлѣбная биржа представляетъ обширное зданіе съ громаднымъ заломъ, въ которомъ собираются кліенты биржи. Залъ занимаетъ собой два этажа зданія; въ верхнемъ этажѣ находятся раздѣленныя перегородками, предоставленныя въ пользованіе отдѣльныхъ фирмъ комнаты, соединенныя телефонами съ городомъ; здѣсь же помѣщается контора биржи.

Во время биржевыхъ собраній, начинающихся въ 8 час. утра и длящихся, съ перерывомъ на обѣдъ, до вечера—залъ переполненъ клерками фирмъ—обычно юношами и мальчиками, ведущими во всю силу своихъ легкихъ предварительный торгъ; сговоръ двухъ сторонъ подтверждается энергичными ударами контрагента по плечу. Дѣятельностью клерковъ руководятъ «чжангуйды»—довѣренные фирмъ, засѣдающіе въ верхнемъ этажѣ въ своихъ комнатахъ-конторахъ, ведущіе тамъ переговоры съ солидными коммерсантами.

Болѣе мелкія фирмы не имѣютъ своихъ кабинетовъ на биржѣ и руководятъ клерками изъ своихъ конторъ, находящихся неподалеку отъ биржи.

Главными покупателями на биржѣ являются чанчунскія и дайренскія фирмы, которыя заключаютъ сдѣлки съ мѣстными коммерсантами.

Въ противоположность крупнымъ фирмамъ, состоящимъ пайщиками биржи, фирмы мелкія ведутъ биржевую игру въ банкирско-комиссіонныхъ конторахъ, являющихся какъ бы филіалами биржи.

Срочныя сдѣлки на гаолянъ, гуцзу, сяомицзу, кукурузу, ячмень и прочіе хлѣба заключаются безъ посредства биржи; точно такъ же и нѣкоторая часть срочныхъ сдѣлокъ съ бобами, пшеницей, жмыхами и масломъ проходитъ помимо биржи; въ этомъ случаѣ продавецъ долженъ представить ручательство двухъ мѣстныхъ солидныхъ фирмъ.

Сдѣлки съ дубликатами накладныхъ совершаются съ документами на хлѣбъ, адресованный во Владивостокъ (Эгершельдъ), Дайренъ или Чанчунь. Хлѣбъ, направленный во Владивостокъ (Эгершельдъ), продается съ оплатой впередъ тарифа до Владивостока и китайской пошлины.

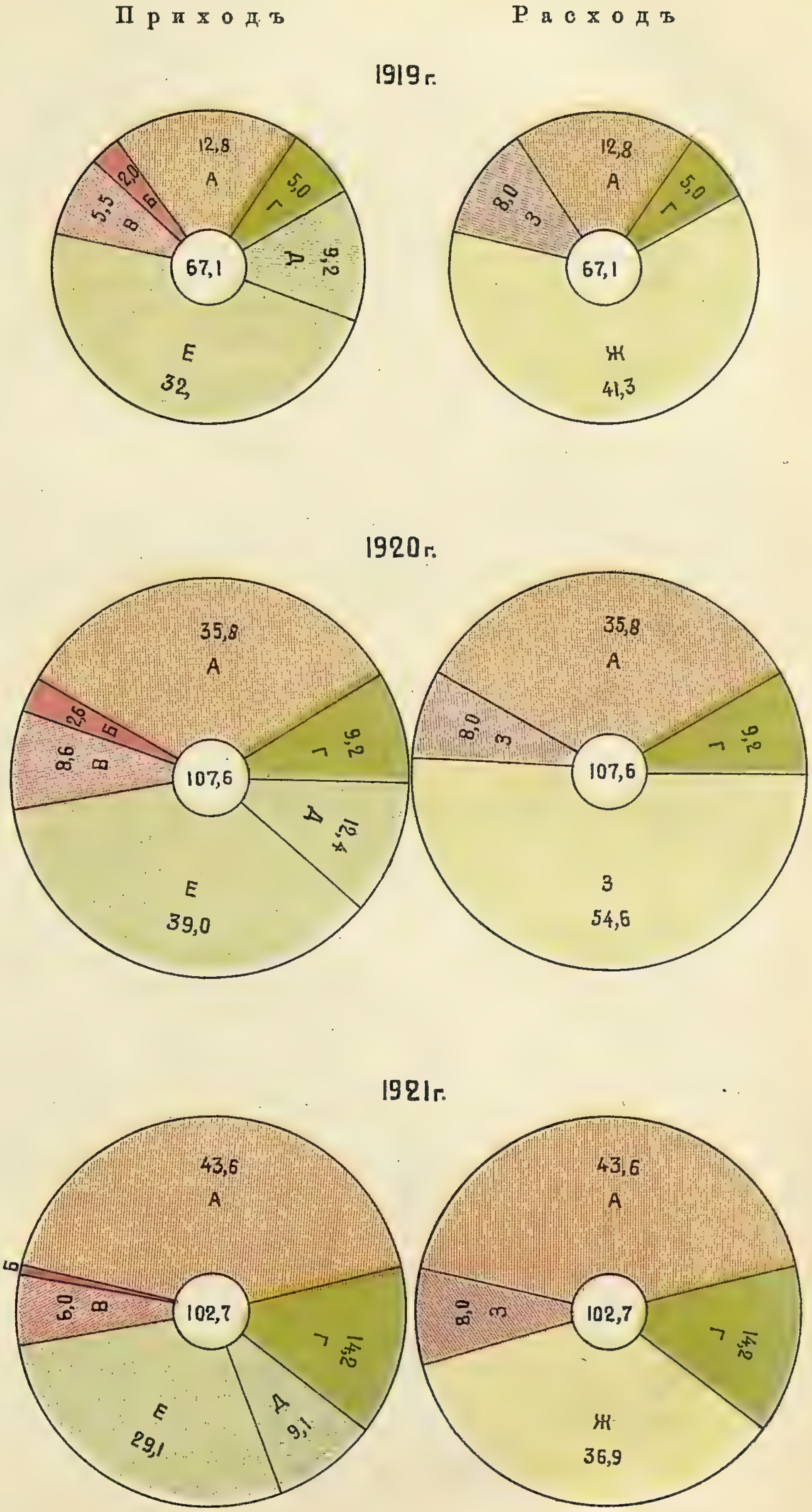
При адресованіи въ Чанчунь также продается съ оплатою полностью тарифа до ст. Куаньченцзы или Чанчунь. Хлѣбъ, слѣдующій въ Дайренъ, продается съ оплатой тарифа лишь въ долѣ Кит. Вост. жел. дор., т.-е. до Чанчуня.

Въ Харбинѣ и Фуцзядянѣ сосредоточены всѣ банковскія кредитныя сдѣлки по хлѣбной торговлѣ западной и восточной линіи; здѣсь же производится страхованіе хлѣбныхъ грузовъ всего района.

Діаграмма № 15.

Оборотъ хлѣбныхъ грузовъ въ Чанчунѣ (въ милліонахъ пудовъ).

А	Передача съ К. В. ж. д. въ прямомъ К. В.-Ю. М. сообщеніи, кромѣ передачи на Чанчунь—loco.
Б	Прибытіе на ст. Куаньчендзы въ мѣстномъ сообщеніи съ К. В. ж. д.
В	Прибытіе въ Чанчунь—loco съ К. В. ж. д. въ прямомъ К. В.-Ю. М. сообщеніи.
Г	Передача съ Гиринъ-Чанчуньской ж. д. въ прямомъ сообщеніи, кромѣ передачи на Чанчунь—loco.
Д	Прибытіе въ Чанчунь—loco съ Гиринъ-Чанчун. ж. д. въ прямомъ сообщеніи.
Е	Гужевой подвозъ.
Ж	Отправленіе ст. Чанчунь Ю. М. ж. д.
З	Потребленіе гор. Чанчуня и Куаньчендзы.



17

Чанчунь.

Чанчунь является для вывозимаго изъ района К. В. ж. дороги хлѣба пунктомъ неизбѣжной перегрузки изъ вагоновъ русской широкой колеи въ вагоны болѣе узкой колеи—японской. Уже сама перегрузка и передача груза съ одной дороги на другую, съ сравнительно недавно (1912 г.) устраненной необходимостью отдѣльно составлять документы и отдѣльно оплачивать перевозки по Кит. Вост. жел. дорогѣ и Южно-Маньчжурской жел. дор., должны были создать изъ перевалочнаго пункта торговый центръ. Разнообразныя причины, о которыхъ рѣчь будетъ ниже, обусловили чуть не съ самаго начала эксплоатаціи Кит. Вост. жел. дор. массовый гужевой вывозъ хлѣба изъ района Кит. Вост. жел. дор. на Чанчунь, принявшій исключительные размѣры за послѣдніе годы. Вмѣстѣ съ гужевымъ подвозомъ хлѣба къ Чанчуню появился и выросъ гужевой вывозъ отсюда въ Сѣверную Маньчжурію разнообразныхъ китайскихъ товаровъ. Это было первой причиной роста Чанчуня. Постепенно въ Чанчунѣ выросли мельницы и маслобойные заводы, размножились хлѣбныя фирмы, появились банки и биржа. Развитію Чанчуня весьма помогла постройка Гиринъ-Чанчунской жел. дороги, подтянувшей къ Чанчуню новыя хлѣбныя массы, опять-таки съ передачей груза съ одной дороги на другую. Многообразная торговая жизнь Чанчуня финансируется мѣстными японскими банками, на активной работѣ которыхъ базируется своеобразная умѣлая колонизаціонная политика Японіи.

Превратившись въ мощный хлѣботорговый центръ съ большимъ числомъ крупныхъ хлѣбныхъ фирмъ, налаженнымъ банковскимъ кредитомъ, мельницами и заводами, Чанчунь, какъ отмѣчено выше, постепенно сдѣлался, какъ и Харбинъ, центромъ обширной хлѣботорговой области, въ которую вошла и часть района Китайской Восточной жел. дороги, расположенная по обѣимъ сторонамъ ея южной линіи.

Хлѣбная торговля Чанчуня не столь рѣзко отличается отъ торговли Харбинъ—Фуцзядяня: и тамъ, и здѣсь основу хлѣботорговаго аппарата составляютъ китайскіе лянъ-чжани. Существенное отличіе Чанчуня представляетъ японскій банковскій кредитъ, которому хлѣбная торговля Чанчуня обязана современнымъ своимъ масштабомъ. Чанчунская хлѣбная торговля и, въ особенности, срочныя сдѣлки концентрируются на мѣстной биржѣ.

Характерной особенностью хлѣбной торговли, какъ въ самомъ Чанчунѣ, такъ и въ его области, является связь въ той или иной формѣ мѣстныхъ китайскихъ фирмъ съ японскими предпріятіями.

Руководя хлѣбной торговлей, громаднаго района Чанчунь имѣетъ возможность оказывать существенное вліяніе на направленіе какъ хлѣботорговыхъ операцій, такъ и самаго движенія хлѣбныхъ грузовъ.

Въ значительной степени, именно подъ вліяніемъ Чанчуня, расцвѣли за двѣ послѣднія кампаніи (1919—1920 и 1920—1921 гг.) Сяцзютай (станція Гиринъ-Чанчунской жел. дор.), стянувшій къ себѣ въ кампанію 1919—1920 г. до 10,5 милл. пудовъ и въ кампанію 1920—1921 гг. до 14,5 милл. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, главнымъ образомъ изъ района Кит. Вост. жел. дороги, ст. Цзючжанъ Гиринъ-Чанчунской жел. дор. (1919—1920—4,2 милл. пудовъ, 1920—1921 г. 1,8 милл. пуд. хлѣбныхъ отправокъ), привлекшая къ себѣ грузы, шедшіе водою по Сунгари изъ Бодунэскаго района, также весьма обязана этимъ Чанчуню.

Хлѣбный оборотъ Чанчуня весьма сложенъ: здѣсь, на приходной сторонѣ, подлежитъ учету желѣзнодорожное прибытіе съ Кит. Вост. жел. дороги—по документамъ прямого сообщенія на ст. Чанчунь Южно-Маньчжурской жел. дороги и по документамъ мѣстнаго сообщенія на ст. Куаньченцзы Кит. Вост. жел. дороги, прибытіе съ Гиринъ-Чанчунской жел. дороги и гужевой подвозъ. Расходъ составитъ потребленіе г. Чанчуня (японская концессія) и Куаньченцзы, и желѣзнодорожный вывозъ. Особое значеніе въ оборотѣ Чанчуня имѣетъ транзитъ съ Кит. Вост. и Гиринъ-Чанчунской жел. дор. на югъ, такъ-называемая «передача» (за исключеніемъ прибытія Чанчунь—loco).

Итоги хлѣбнаго оборота Чанчуня опредѣляются слѣдующими данными*):

ГОДЫ.	ПРИХОДЪ (милл. пуд).							РАСХОДЪ (милл. пуд.).				
	Прибытіе.				Транзитъ.		ИТОГО.	Потребленіе.	Отправленіе по Южно-Маньчжур. жел. дор.	Транзитъ.		ИТОГО.
	По К. В. ж. д.		По Гиринъ-Чанчунск. жел. дор.	Гужомъ.	Съ Китайск. Вост. ж. д.	Съ Гиринъ-Чанчунск. жел. дор.				Съ Китайск. Вост. ж. д.	Съ Гиринъ-Чанчунск. жел. дор.	
	На ст. Куаньченцзы.	Чанчунь loco.										
1919	2,0	5,5	9,2	32,0	12,8	5,0	67,1	8,0	41,3	12,8	5,0	67,1
1920	2,6	8,6	12,4	39,0	35,8	9,2	107,6	8,0	54,6	35,8	9,2	107,6
1921	0,7	6,0	9,1	29,1	43,6	14,2	102,7	8,0	36,9	43,6	14,2	102,7

Грузооборотъ Чанчуня, увеличившійся въ 1920 г. сравнительно съ 1919 г., подъ вліяніемъ возросшаго прибытія сѣверо-маньчжурскаго хлѣба и желѣзною дорогой (во вторую половину 1920 г.), и гужомъ, сократился въ 1921 г., такъ какъ значительное количество грузовъ К. В. ж. д. въ этомъ году повернуло на Владивостокъ. Транзитъ съ Кит. Вост. жел. дор. отъ года къ году рѣзко увеличивается, что, конечно, объясняется, помимо общаго роста вывозного фонда, и замѣной гужевого вывоза хлѣба изъ района Кит. Вост. жел. дороги—желѣзнодорожнымъ. Гужевое прибытіе въ Чанчунь въ 1921 г. сократилось съ 39 до 29 милл. пуд. Въ 1922 г. можно ожидать большаго сокращенія. Необходимо отмѣтить, что общее прибытіе грузовъ съ Гиринъ-Чанчунской жел. дор. (транзитъ и loco) въ 1921 г. почти не увеличилось, что говоритъ объ отливѣ нѣкоторой части грузовъ, ранѣе шедшихъ здѣсь, на Китайскую Восточную желѣзную дорогу.

Приведенныя данныя свидѣтельствуютъ, что, съ переходомъ Кит. Вост. жел. дор. къ нормальной обстановкѣ работы, коммерческая дѣятельность ея оживаетъ.

Чанчунь, получившій за послѣдніе годы значеніе чуть-что не тупиковой станціи, становится громаднымъ транзитнымъ центромъ, связующимъ не только два рынка, но и двѣ дороги.

---

*) Запасы хлѣба въ Чанчунѣ къ началу каждаго года въ эту таблицу не включены, такъ какъ изъ года въ годъ они представляются довольно устойчивыми.

8. Экспортная торговля.

Экспортныя направленія.

Изъ двухъ портовъ, черезъ которые направлялся сѣверо-маньчжурскій хлѣбный экспортъ, до 1916 г. преобладающее значеніе имѣлъ Владивостокъ; въ 1916 г. отправки въ южномъ направленіи уже нѣсколько превысили отправки восточнаго направленія, а начиная съ 1917 г., и особенно съ 1918 г., Владивостокъ уступаетъ свою роль въ сѣверо-маньчжурскомъ хлѣбномъ экспортѣ—Дайрену.

Русская разруха послѣднихъ лѣтъ весьма тяжело отразилась на торговой жизни Владивостока и привела къ тому, что работавшія здѣсь ранѣе торговыя фирмы и банки сократили, а частью и прекратили свои операціи; необходимо отмѣтить, что и ранѣе Владивостокъ не являлся значительнымъ центромъ хлѣбной торговли, а, главнымъ образомъ, былъ перевалочнымъ пунктомъ.

Несмотря на то, что вывозимый черезъ Владивостокъ хлѣбъ обходился при отправленіи большинства станцій дешевле, чѣмъ экспортируемый черезъ Дайренъ, всѣ среднія и мелкія фирмы,—которыя не везутъ хлѣбъ за океанъ, а сбываютъ его въ портахъ,—за эти годы направляли хлѣбъ на Дайренъ и лишь нѣкоторыя крупныя фирмы, сами экспортирующія зерно на заокеанскіе рынки и не ведущія никакихъ торговыхъ операцій въ порту, продолжали отправку своихъ грузовъ въ восточномъ направленіи, значительно сокративъ ихъ по сравненію съ прошлымъ подъ вліяніемъ неблагопріятной здѣсь обстановки и затрудненій въ фрахтѣ судовъ на это направленіе, обходившемся весьма дорого.

Съ конца 1920 г. положеніе во Владивостокѣ и на ведущей къ нему линіи Уссурійской жел. дороги измѣнилось къ лучшему. Крупныя фирмы весьма быстро отозвались на улучшеніе положенія въ краѣ и, стремясь двинуть маньчжурскій экспортъ въ восточномъ направленіи, гарантировали пароходовладѣльцамъ своевременную погрузку и отсутствіе эксцессовъ въ порту. Этимъ путемъ, съ большими усиліями, экспортеры добились согласія пароходовладѣльцевъ направлять суда во Владивостокъ, послѣ чего фрахты отъ Владивостока стали котироваться почти въ той же цѣнѣ, что и отъ Дайрена. Въ первые же мѣсяцы 1921 г. возродились массовыя отправки экспортнаго зерна черезъ Владивостокъ, давшія для него въ 1921 г. цифру въ 23 милл. пуд., противъ 90 милл. п., вывезенныхъ за этотъ годъ жел. дор. и гужомъ въ южномъ направленіи.

Вывезенный черезъ Владивостокъ хлѣбъ полностью принадлежалъ крупнымъ фирмамъ; среднія и мелкія фирмы продолжали направлять хлѣбъ на югъ, такъ какъ торговая жизнь Владивостока возстанавливалась весьма медленно, несмотря на усилія коммерсантовъ Маньчжуріи, которые въ сентябрѣ 1921 г. даже отправили спеціальную делегацію для ознакомленія съ условіями работы черезъ Владивостокъ. Въ концѣ 1921 г. заинтересованными кругами обсуждался вопросъ объ открытіи во Владивостокѣ хлѣбной биржи, а также банковскихъ операцій по кредитованію экспортной торговли восточнаго направленія. Однако, до сего времени и, несомнѣнно, въ ближайшемъ будущемъ роль Дайрена въ сѣверо-маньчжурскомъ экспортѣ остается доминирующей.

Съ точки зрѣнія экспортера оба направленія вывоза имѣютъ свои преимущества и свои недостатки.

Стоимость доставки до борта парохода (вмѣстѣ съ расходами въ порту) при направленіи на Владивостокъ ниже, чѣмъ при направленіи на Дайренъ для хлѣба, отправляемаго со всѣхъ станцій Китайской Восточной жел. дор., за исключеніемъ лишь нѣсколькихъ станцій южной линіи.

Другимъ преимуществомъ экспорта черезъ Владивостокъ является, при нормальныхъ условіяхъ, выигрышъ во времени по сравненію съ Дайреномъ на 15—19 часовъ (путь на Владивостокъ отъ Харбина на 147 верстъ короче пути на Дайренъ). Далѣе, выгодно отсутствіе при направленіи на Владивостокъ перегрузки въ пути, съ которой въ Чанчунѣ сопряжена неизбѣжная порча тары и розсыпь, что при экспортѣ имѣетъ весьма важное значеніе. Затѣмъ, несмотря на то, что владивостокскіе пакгаузы уступаютъ по своей вмѣстимости дайренскимъ (15 милл. пуд. противъ 40 милл. пуд.), весь прибывающій во Владивостокъ хлѣбъ хранится въ закрытыхъ помѣщеніяхъ, въ то время какъ въ Дайренѣ значительная часть экспортнаго хлѣба складывается на открытыхъ участкахъ и нерѣдко, особенно во время лѣтнихъ ливней, подвергается порчѣ, при чемъ Южно-Маньчжурская жел. дорога не возмѣщаетъ причиненные этимъ убытки. Возможность храненія хлѣба въ пакгаузахъ во Владивостокскомъ порту обусловливается незначительнымъ количествомъ импортныхъ грузовъ и кратковременностью храненія экспорта, сосредоточиваемаго въ порту непосредственно передъ прибытіемъ зафрахтованнаго парохода.

Съ другой стороны, экспортъ на югъ представляетъ преимущества болѣе доступнаго кредита японскихъ банковъ, большого выбора пароходовъ въ Дайренскомъ порту и значительныхъ удобствъ мѣстной реализаціи хлѣба въ Дайренѣ, гдѣ биржа дѣлаетъ громадные обороты и сотни мѣстныхъ маслобойныхъ заводовъ предъявляютъ постоянный спросъ на бобы, въ то время, какъ во Владивостокѣ продать хлѣбъ некому.

Экспортная торговля.

Главнѣйшими экспортерами Сѣверной Маньчжуріи являются слѣдующія фирмы: Восточно-Азіатская Компанія (Вассардъ и К°), Сибирская Компанія (Гринтутъ)—обѣ датскія, С. Соскинъ и К°, Англо-Китайская Восточная Торговая Компанія (Кабалкинъ), Маньчжурская Продуктная Экспортная Компанія — англійская, Сѣверо-Китайская К° (М. А. Топазъ и К°)—американская, Судзуки и К°, Мицуй и К°, Кодера Іоко, Ниссанъ Сейю, Като—японскія и нѣкоторыя другія. Китайскихъ крупныхъ экспортеровъ, работающихъ на внѣшніе рынки, нѣтъ; лишь въ 1920 г. китайскіе хлѣботорговцы поставляли пшеницу на мельницы Шанхая.

Реализація зерна въ Маньчжуріи сосредоточена въ Дайренѣ, Инкоу, Чанчунѣ и Харбинѣ. Изъ биржъ этихъ городовъ на первомъ мѣстѣ стоитъ дайренская, котировки которой, въ особенности срочныя, являются руководящими для расцѣнки хлѣбовъ на всемъ Дальнемъ Востокѣ. До послѣдняго времени (15 октября 1921 г.) котировки этой биржи обозначались въ серебряныхъ енахъ, валюта коихъ, примѣрно, соотвѣтствуетъ мексиканскому доллару. Съ этого срока всѣ курсы обозначаются лишь въ золотыхъ енахъ, несмотря на протесты китайскихъ и части японскихъ коммерсантовъ. Чанчунскую биржу можно назвать аванпостомъ дайренской.

Экспортныя сдѣлки совершаются въ видѣ: а) продажи дубликата накладной на Чанчунь, Дайренъ или Владивостокъ, б) продажи «фоб», обычно на срокъ, т.-е. со сдачей на борту парохода въ порту отправленія (Дайренъ или Владивостокъ) и в) продажи «сиф»—со сдачей въ порту назначенія (т.-е. со включеніемъ фрахта и страхованія).

Сдѣлки съ дубликатами встрѣчаются гораздо чаще, чѣмъ сдѣлки «фоб» и «сиф», которыя совершаются лишь на основаніи твердыхъ контрактовъ съ иностранными покупателями, а сдѣлки «сиф»—на основаніи обычныхъ лондонскихъ контрактовъ съ открытіемъ соотвѣтствующихъ аккредитивовъ (обычно въ фунтахъ стерлинговъ) и сдачей товара на мѣстѣ назначенія, согласно установленному при сдачѣ вѣсу.

При продажѣ дубликатовъ продавецъ не отвѣчаетъ за недостатки въ вѣсѣ и порчу до порта; при сдѣлкахъ «фоб» и «сиф» онъ отвѣчаетъ и за количество, и за качество товара.

Финансированіе экспорта въ Европу производится банками Русско-Азіатскимъ, Гонконгъ-Шанхайскимъ, International Banking Corporation, и японскими Чосенъ-банкомъ и Іокогама-Спеши-банкомъ, причемъ слѣдуетъ различать мѣстную ссуду подъ дубликатъ (до порта) обычно изъ 10 — 12% годовыхъ плюсъ ¼% комиссіи за три мѣсяца (отдѣльнымъ кліентамъ дѣлается скидка) и ссуду подъ коносаментъ. За послѣднее время намѣчается тенденція къ пониженію процента.

Ссуду подъ коносаментъ легче найти при условіи полученія банкомъ соотвѣтствующаго аккредитива изъ Лондона; она обычно сопровождается продажей банку траттъ. Процентъ, взимаемый по этимъ ссудамъ, зависитъ отъ размѣровъ лондонскаго дисконта, съ начисленіемъ 1,5—2% и комиссіи лондонскаго банка 0,25%, что въ среднемъ составляетъ около 8% годовыхъ. Тратты обычно выписываются трехмѣсячныя, со скидкой въ ⅜% за каждые тридцать дней. Реализація ихъ всегда связана для экспортера съ извѣстной потерей на курсѣ.

Помимо фактуръ и коносамента къ траттѣ долженъ быть присоединенъ морской полисъ, ставки по которому зависятъ отъ класса парохода. Для первоклассныхъ пароходовъ они равняются обычно 1% стоимости груза, а для обыкновенныхъ—1,25% (включая извѣстный срокъ—обычно 15 дней—покрытія товаровъ отъ огня въ порту *). Страхованіе зерна отъ порчи при естественномъ самовозгараніи обходится отдѣльно около 1—1¼%. Приведенныя ставки относятся къ страхованію, заключаемому на Дальнемъ Востокѣ; при страхованіи груза въ Европѣ—ставки гораздо ниже.

Морской тоннажъ за послѣднее время имѣется въ большомъ предложеніи и затрудненій въ сдѣлкахъ на чартеръ не испытывается. Сдѣлки на чартеръ въ Европу заключаются въ крупныхъ портовыхъ центрахъ—чаще всего въ Лондонѣ,—при посредствѣ транспортныхъ конторъ.

Послѣ временнаго повышенія фрахтовъ лѣтомъ 1921 г., явившагося слѣдствіемъ англійской каменноугольной стачки, фрахтъ на зерно опять понизился до 35—40 шиллинговъ за тонну отъ Дайрена (то-есть около 26—30 сенъ за пудъ) и 35—42 шиллинговъ за тонну отъ Владивостока (т.-е. 26—32 сенъ за пудъ). Эти ставки должны быть признаны высокими, такъ какъ до войны фрахтъ обычно не превышалъ 26—35 шиллинговъ за тонну, а иногда опускался и ниже.

---

*) Здѣсь подразумѣваются ставки, покрывающія грузъ лишь отъ обыкновенной аваріи; при покрытіи всѣхъ случайностей взимаются добавочные 5%.

Хлѣбъ, экспортируемый черезъ Дайренъ, насыпается въ мѣшки вѣсомъ брутто—въ 142 японскихъ кина (около $5^{1}/_{4}$ пуд.), и пересыпается въ порту въ новые мѣшки только въ случаѣ порчи мѣшковъ, въ которыхъ зерно прибыло въ портъ. Въ этихъ же мѣшкахъ совершается и морская перевозка. Перевозка насыпью, которая примѣняется на Атлантическомъ океанѣ для хлѣба, идущаго въ Европу изъ Сѣверной Америки, при экспортѣ изъ тихоокеанскихъ портовъ не имѣла мѣста, такъ какъ при перевозкѣ черезъ тропики партій маньчжурскаго хлѣба, содержащихъ сколько-нибудь значительный процентъ влажности, опасность порчи зерна весьма велика. Страховыя общества обычно соглашаются страховать отъ тропической порчи лишь хлѣбъ самыхъ солидныхъ, лично имъ извѣстныхъ фирмъ, при чемъ за погрузкой въ этомъ случаѣ наблюдаютъ особые контролеры.

Однако, существуетъ мнѣніе, что маньчжурскіе бобы могутъ выдержать перевозку и насыпью, если погрузка ихъ произведена въ холодное время года (январь—средина февраля); японскія фирмы организуютъ такой опытъ.

Практика показала, что маньчжурское зерно (если оно отправлено сухимъ) не подвергается порчѣ въ пути при отправкѣ въ мѣшкахъ; изъ всего экспорта кампаніи 1920—1921 г. лишь два парохода пришли въ Европу съ испорченнымъ грузомъ—и то подмокшимъ во время храненія на открытыхъ участкахъ въ Дайренѣ.

Крупныя фирмы имѣютъ въ большихъ заграничныхъ центрахъ свои отдѣленія и агентства, черезъ которыя и заключаются сдѣлки по реализаціи маньчжурскаго зерна. Кромѣ того, при совершеніи хлѣбныхъ сдѣлокъ, какъ на мѣстномъ, такъ и на заграничныхъ рынкахъ, участвуютъ комиссіонныя и маклерскія конторы.

Бобы.

На міровомъ хлѣбномъ рынкѣ Маньчжурія впервые выступила какъ страна, экспортирующая бобы; до сего времени бобамъ Маньчжурія обязана своимъ значеніемъ на этомъ рынкѣ.

Какъ указано въ предыдущемъ изложеніи, для настоящаго времени средній сборъ бобовъ въ Сѣверной Маньчжуріи—въ районѣ, тяготѣющемъ къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, долженъ быть опредѣленъ въ приблизительной цифрѣ 130 милл. пуд., изъ которыхъ свыше 60 милл. пуд. составляютъ избытки, идущіе на вывозъ.

Экспортъ бобовъ изъ Маньчжуріи наладился лишь постепенно. Маньчжурскіе бобы впервые стали экспортнымъ хлѣбомъ лишь послѣ японско-китайской войны 1894—95 г., когда они появились на рынкѣ Японіи. Кризисъ, вызванный въ Японіи войной 1904—5 гг., заставилъ маньчжурскихъ экспортеровъ искать другіе рынки для бобовъ. Въ 1908 г. были сдѣланы первыя отправки бобовъ въ Европу, организованныя фирмой Мицуй и К°. Опытъ оказался настолько удачнымъ, что были предприняты попытки вывоза бобовъ въ Америку. Плохой урожай хлопка и льна въ Соединенныхъ Штатахъ и Аргентинѣ въ 1909 г. вызвалъ усиленный спросъ на маньчжурскіе бобы со стороны англійскихъ и скандинавскихъ заводовъ, который затѣмъ сдѣлался постояннымъ. Европейская война дала дальнѣйшее развитіе экспорту бобовъ, такъ какъ въ Европѣ началъ ощущаться значительный недостатокъ въ растительныхъ маслахъ для продовольственныхъ и промышленныхъ надобностей, тѣмъ болѣе, что бобовое масло нашло примѣненіе при фальсификаціи коровьяго масла и при изготовленіи взрывчатыхъ веществъ.

По отдѣльнымъ годамъ экспортъ бобовъ изъ Сѣверной Маньчжуріи колебался слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Черезъ Владивостокъ (жел. дор.).	Черезъ Чанчунь (ж. д. и гужомъ*).	Всего.
1909	16	8	24
1910	18	8	26
1911	27	12	39
1912	21	12	33
1913	21	12	33
1914	17	16	33
1915	25	18	43
1916	16	15	31
1917	20	20	40
1918	5	34	39
1919	4	34	38
1920	2	44	46
1921	13	51	64

Вывозъ бобовъ въ русскія дальневосточныя области былъ ничтожнымъ и лишь въ рѣдкіе годы достигалъ сотенъ тысячъ пудовъ.

Экспортъ бобовъ рѣчнымъ путемъ по Сунгари и Амуру чрезъ Николаевскъ-на-Амурѣ не могъ принять сколько-нибудь значительныхъ размѣровъ, такъ какъ самъ Николаевскій портъ и путь къ нему представляютъ весьма большія неудобства. Максимальныхъ размѣровъ экспортъ въ этомъ направленіи достигъ въ 1914 году, когда этимъ путемъ было вывезено до 2 милл. пуд., въ 1913 году сюда было направлено около 700 тыс. пудовъ; два предыдущіе года экспорта черезъ этотъ портъ совершенно не было; для 1910 г. цифра экспорта опредѣлялась въ 900 тыс. пуд.

Ставки желѣзнодорожныхъ тарифовъ, а также различныхъ сборовъ въ порту многократно измѣнялись за послѣдній періодъ европейской войны и за послѣдующее время. Установившіеся къ концу 1921 г. размѣры расходовъ по доставкѣ бобовъ до борта парохода (значительно уменьшенные сравнительно съ 1920 и началомъ 1921 г.) могутъ считаться болѣе или менѣе устойчивыми. Расходы эти при доставкѣ бобовъ отъ центральнаго хлѣботорговаго пункта Сѣверной Маньчжуріи—Харбина до портовъ выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

При направленіи на Владивостокъ—Эгершельдъ (копѣекъ).	
Провозная плата	21,40
Дополнительные сборы	1,50
	22,90
Вывозная пошлина	1,90**)
Сборъ Пограничн. А-ва (комиссія—0,70 и за таможенн. обрядн. 0,20)	0,90

При направленіи на Дайренъ (коп. или сенъ).	
Провозная плата К. В. ж. д.	15,19
Дополнит. сборы К. В. ж. д.	2,30
Провозная плата Ю.-М. ж. д.	15,00
Дополнит. сборы Ю.-М. ж. д.	1,20
	33,69
Вывозная пошлина	2,83

---

*) Цифры гужевого вывоза—приблизительныя.

**) Съ 1 апрѣля 1922 г. пошлина повышается до 2,83 к. съ пуда.

Взвѣшиваніе	0,10		
Храненіе (52 дня)	1,50	Выгрузка	0,30
Перевалка	3,30		
Сборы Коммерч. Аг-ва	0,75	Нагрузка	0,54
Правительственные сборы	0,60		
Страхованіе (приблизительно)	0,30	Трюмныя работы	0,36
Сборъ Бирж. Комитета	0,04		
Трюмныя работы	0,70		
	7,29		1,20
Всего	32,99	Всего	37,72

Такимъ образомъ, тарифъ до Владивостока стоитъ дешевле, чѣмъ до Дайрена, а портовые и другіе расходы во Владивостокѣ выше, чѣмъ въ Дайренѣ; въ итогѣ получается разница въ пользу Владивостока, значеніе которой сводится къ минимуму большей высотой морскихъ фрахтовъ отъ Владивостока (особенно въ центральный портъ Японіи—Кобе).

Рынки. Для характеристики того, куда направляются экспортируемые изъ Маньчжуріи бобы, ниже приводятся свѣдѣнія о распредѣленіи по странамъ назначенія экспорта бобовъ изъ Дайрена за послѣдніе годы.

	Вывезено черезъ Дайренъ бобовъ (въ тысячахъ пудовъ).			
	1918 г.	1919 г.	1920 г.	За первую половину 1921 г.
Въ Японію (съ Формозой)	16.145	21.229	19.400	5.330
» Китай	1.940	1.596	5.296	6.890
» Гонконгъ	1.132	256	—	370
» Корею	3	99	—	—
» Сингапуръ	11	—	—	—
» Нидерл. Индію	849	1.392	—	1.850
На Филиппины	2	—	—	—
Въ Соединенн. Штаты	6	53	—	—
» Портъ - Саидъ (для Европы)	—	3.925	—	—
» Данію	532	2.982	всего въ Европу 5.140	240
» Великобританію	—	4.415		—
» Швецію	—	693		—
» Голландію	—	124		—
» разныя страны	—	—	2.164	980
Итого	20.620	36.364	32.000	15.670

Какъ видно изъ этой таблицы, большая часть экспортируемыхъ изъ Маньчжуріи бобовъ отправляется на ближайшіе же дальневосточные рынки—японскій, средне-и южно-китайскій и въ Нидерландскую Индію. Въ 1921 г. чрезвычайно увеличилось адресованіе бобовъ въ китайскіе порты и исчезли (изъ Дайрена) отправки въ Европу. Вывезенные за 1921 г. черезъ Владивостокъ 9.913 тыс. пуд. бобовъ распредѣляются по странамъ назначенія слѣдующимъ образомъ: въ Японію—5.551 тыс. пуд., въ Портъ-Саидъ и далѣе въ Европу —2.623 тыс. пуд., въ Англію—671 тыс. пуд., въ Данію—549 тыс. пуд., въ Германію—488 тыс. пуд.

Ввозъ бобовъ въ японскіе и китайскіе порты обусловленъ не только постояннымъ весьма значительнымъ спросомъ маслобойныхъ заводовъ, но и тѣмъ, что въ этихъ странахъ бобы являются продуктомъ питанія туземнаго населенія, въ Японіи даже однимъ изъ главнѣйшихъ.

Вывозъ въ Европу вызывается почти исключительно требованіями на бобы маслобойной примышленности Англіи, скандинавскихъ странъ и Германіи.

При вывозѣ изъ предѣловъ Маньчжуріи бобы облагаются пошлиной, которая въ Дайренѣ взыскивается твердой ставкой въ размѣрѣ 0,06 тамож. таэля съ пикуля или 2,83 цента съ пуда, а на ст. Пограничной—пониженная на одну треть льготная пошлина, т.-е. 1,9 цента съ пуда. Существующія въ настоящее время пошлинныя льготы при вывозѣ черезъ русскую границу, какъ объявило китайское правительство, съ 1-го апрѣля будутъ отмѣнены, и съ этого времени на ст. Пограничной будутъ уплачиваться нормальные размѣры пошлины, т.-е. 2,83 цента съ пуда.

При ввозѣ въ страны потребленія бобы, въ отличіе отъ пшеницы, не разсматриваются, какъ продовольственный продуктъ, а облагаются, какъ продуктъ, идущій на промышленныя надобности. Въ Японіи при ввозѣ бобовъ таможня взыскиваетъ около 20 сенъ съ пуда; но эта пошлина взыскивается лишь при ввозѣ бобовъ внутрь страны; свободные порты, въ родѣ Кобэ, гдѣ и расположены почти всѣ маслобойные заводы, отъ нея освобождены. Въ главнѣйшихъ ввозящихъ бобы европейскихъ странахъ бобы обложены пошлиной около 1% стоимости ихъ.

Расходы по экспорту бобовъ въ Европу выражаются для послѣдняго времени въ слѣдующихъ цифрахъ (при отправленіи въ Англію):

	На 1 пудъ въ японск. сен.
Перевозка до Дайрена и расходы въ порту	37,72
Ссуда подъ дубликатъ (15 дней, изъ 12% годовыхъ) . . .	0,50
Страхованіе (1$^{1}/_{4}$%)	1,25
Фрахтъ (40 шиллинговъ за тонну)	25,80
Ссуда подъ коносаментъ (90 дней, изъ 8% годовыхъ) . . .	2,00
Расходы въ порту въ Европѣ	2,00
	69,27 или
округленно . .	70 сенъ.

Котировки маньчжурскихъ бобовъ на лондонской биржѣ для конца 1921 г. давали цифры отъ 14 до 14$^{1}/_{2}$ фунтовъ стерлинговъ за тонну, или около 1,93 золот. япон. енъ за пудъ. Такимъ образомъ, экспортъ бобовъ изъ Сѣверной Маньчжуріи былъ возможенъ при цѣнѣ франко-Харбинъ 1,23 ена за пудъ (съ мѣшкомъ).

Главнѣйшими продуктами, конкурирующими съ бобами на европейскомъ рынкѣ, являются льняное и хлопковое сѣмя и мидійскій горохъ. Вырабатываемые изъ этого зерна масло и жмыхи по своему качеству близко стоятъ къ бобовому маслу и жмыхамъ, при чемъ масло ихъ нѣсколько лучше, а жмыхи —нѣсколько хуже бобовыхъ. Поэтому міровыя расцѣнки бобовъ всегда находятся въ непосредственной зависимости отъ урожая льна (въ Аргентинѣ) и хлопка (въ Соедин. Штатахъ Америки).

Несомнѣнно, что спросъ на маньчжурскіе бобы со стороны иностранныхъ рынковъ и, въ частности, европейскихъ, пріобрѣлъ постоянный характеръ.

Хотя въ непереработанномъ видѣ бобы и не находятъ большого примѣненія, но продукты переработки—масло и жмыхи уже заняли прочное мѣсто въ хозяйственномъ обиходѣ, обслуживая самыя разнообразныя потребности. Бобовая мука употребляется для приданія большей питательности ржаному хлѣбу, для изготовленія особыхъ питательныхъ бисквитовъ, для производства суррогатовъ кофе (во Франціи и Германіи).

Новый американскій таможенный тарифъ съ его запретительными ставками крайне затрудняетъ ввозъ бобовъ въ Соединенные Штаты, которые всегда были однимъ изъ крупнѣйшихъ потребителей бобоваго масла. Обложеніе бобовъ пошлиной въ 2 амер. цента съ американскаго фунта, т.-е. около 1,4 ены съ пуда, съ самаго начала вызвало рѣшительные протесты, которые, быть-можетъ, приведутъ къ отмѣнѣ запретительнаго тарифа на этотъ продуктъ.

Пшеница.

Въ міровомъ урожаѣ пшеницы и на міровомъ пшеничномъ рынкѣ Маньчжуріи принадлежитъ весьма скромное мѣсто.

Общій сборъ пшеницы въ Маньчжуріи для настоящаго времени опредѣляется приблизительно въ 60 милл. пудовъ въ то время, какъ міровой урожай пшеницы для 1916—1920 гг. (безъ Россіи и нѣкоторыхъ другихъ странъ) составлялъ около 4 милліардовъ пудовъ.

Для 1921 г. избытки пшеницы къ вывозу составляли *):

въ Соединенныхъ Штатахъ Америки	415	милл.	пуд.
» Канадѣ	200	»	»
» Аргентинѣ	199	»	»
» Австраліи	166	»	»
» Маньчжуріи	36	»	»
	1.016	милл.	пуд.

Такимъ образомъ, на долю Маньчжуріи приходится менѣе 4% всей поступающей на міровой рынокъ пшеницы.

Тѣмъ не менѣе, возрастающая міровая потребность въ хлѣбныхъ продуктахъ, особенно въ связи съ рѣзкимъ паденіемъ хлѣбнаго производства въ Россіи, которая превратилась на нѣкоторое время изъ страны экспортирующей въ страну потребляющую, позволяетъ разсчитывать, что Маньчжурія сохранитъ свое мѣсто въ міровой торговлѣ пшеницей, хотя въ прошломъ ея участіе въ этой торговлѣ обусловливалось иногда случайными и привходящими обстоятельствами. Въ отличіе отъ бобовъ урожай маньчжурской пшеницы и мѣстныя цѣны на нее не могутъ оказать вліянія на міровую конъюнктуру и міровыя цѣны; вліяніе маньчжурской пшеницы сказывается съ силой лишь на близкихъ рынкахъ Восточной Азіи.

Экспортъ пшеницы изъ Сѣверной Маньчжуріи начался лишь послѣ русско-японской войны и, будучи первоначально крайне незначительнымъ, какъ показываютъ приводимыя ниже цифры, развился лишь за послѣдніе годы.

---

*) Сюда не включена Британская Индія, откуда изъ-за недорода вывозъ пшеницы былъ воспрещенъ.

Вывезено (въ милліонахъ пудовъ *):

Годы.	Черезъ Владивостокъ. (жел. дор).	Черезъ Чанчунь (ж. д. и гужомъ **).	Всего.
1909	0,3	1,2	1,5
1910	0,9	1,2	2,1
1911	—	1,9	1,9
1912	—	1,4	1,4
1913	—	2,4	2,4
1914	0,2	1,8	2,0
1915	0,2	2,5	2,7
1916	0,9	4,2	5,1
1917	0,3	6,6	6,9
1918	0,3	7,9	8,2
1919	0,6	11,6	12,2
1920	0,2	31,3	31,5
1921	3,7	22,2	25,9

Невысокое качество маньчжурской пшеницы и сравнительно высокія цѣны на нее, въ зависимости отъ удаленности этой страны отъ рынковъ потребленія и дороговизны перевозки,—долгое время дѣлали это зерно неподходящимъ для европейскаго рынка. Въ эти годы маньчжурская пшеница имѣла значеніе только для ближайшихъ, дальневосточныхъ же рынковъ—сосѣднихъ русскихъ областей, Южной Маньчжуріи и Китая. Первымъ заморскимъ рынкомъ, который сталъ предъявлять на этотъ хлѣбъ болѣе или менѣе значительное требованіе, была Японія (съ Кореей). Въ 1917—1918 гг. эта страна стала ощущать недостатокъ риса и сильное его вздорожаніе, что вызвало у населенія стремленіе перейти къ болѣе дешовымъ хлѣбнымъ продуктамъ сосѣдней Маньчжуріи. Заокеанскій рынокъ въ послѣднее время былъ недоступенъ изъ-за военныхъ дѣйствій, отсутствія тоннажа и высокой расцѣнки серебра.

Положеніе стало мѣняться лишь съ начала 1920 г., создавшаго исключительно благопріятную конъюнктуру для маньчжурской пшеницы. Продовольственный кризисъ во всей Европѣ, и особенно въ центральныхъ странахъ, вызвалъ обширныя правительственныя и частныя хлѣбныя закупки. Между тѣмъ, міровой урожай пшеницы въ 1920 г. былъ неблагопріятенъ; не говоря уже о Россіи, урожай въ главнѣйшихъ экспортирующихъ пшеницу странахъ—въ Сѣверной и Южной Америкѣ, Австраліи, а также въ Китаѣ, былъ значительно ниже средняго, что вызвало значительное повышеніе цѣнъ. Наоборотъ, Сѣверная Маньчжурія собрала въ 1920 г. очень хорошій урожай; кромѣ того, здѣсь имѣлись большіе запасы пшеницы отъ двухъ предшествовавшихъ лѣтъ. Къ этому же времени, послѣ окончанія военныхъ перевозокъ, оказалось свободнымъ большое количество морского тоннажа. Наконецъ, экспорту благопріятствовала и валютная обстановка—обезцѣненіе рубля, въ которомъ еще въ началѣ кампаніи возможно было дѣлать закупки зерна у земледѣльцевъ и до самаго конца года производить оплату желѣзнодорожнаго тарифа, а также и сильное пониженіе курса серебра, начиная съ марта 1920 года.

Въ качествѣ покупателей въ эту кампанію выступили: англійская королевская комиссія по закупкамъ пшеницы, итальянское и др. правительства (въ большинствѣ европейскихъ государствъ въ это время еще не была отмѣнена система государственнаго распредѣленія пшеницы).

---

*) Таблица охватываетъ экспортъ въ тѣсномъ смыслѣ слова (вывозъ въ русскія области сюда не включенъ).

**) Цифры гужевого вывоза—приблизительны.

Расходы по перевозкѣ экспортной пшеницы отъ центра хлѣбной торговли Сѣверной Маньчжуріи—Харбина до портовъ и расходы въ порту выражаются для послѣдняго времени въ слѣдующихъ цифрахъ (на 1 пудъ):

При направленіи на Владивостокъ (Эгершельдъ)—копѣекъ.		При направленіи на Дайренъ—копѣекъ или сенъ.	
Провозная плата	23,70	Провозная плата К. В. ж. д.	15,19
Дополн. сборы	1,50	Дополн. сборы » » » »	2,30
		Провозная плата Ю.-М. ж. д.	15,00
		Дополн. сборы » » »	1,20
	25,20		33,69
Вывозная пошлина	3,10*)	Вывозная пошлина	4,71
Сборъ Погранич. Аг-ва (комиссія 0,70 и за таможенн. обрядности 0,20)	0,90		
Взвѣшиваніе	0,10	Выгрузка	0,30
Храненіе (52 дня)	1,50	Нагрузка	0,54
Перевалка	3,30	Трюмныя работы	0,36
Сборы Комм. Аг-ва	0,75	Храненіе (52 дня)	1,49
Правительств. сборы	0,60	Перевалка	0,77
Страхованіе (приблизительно)	0,50	Комиссія Порт. конторы	0,12
Сборъ Биржев. Комитета	0,04		
Трюмныя работы	0,70		
	7,49		3,58
Всего	36,69	Всего	41,98

Такимъ образомъ, всѣ расходы по доставкѣ пшеницы отъ Харбина до порта и всѣ расходы въ порту, до трюма парохода включительно, выражаются—при направленіи на Владивостокъ-Эгершельдъ въ 36,69 золот. коп. (сенъ) на пудъ, а при направленіи на Дайренъ—въ 41,98 золот. коп. (сенъ).

Для характеристики дальнѣйшаго направленія сѣверо-маньчжурскаго пшеничнаго экспорта ниже приводятся данныя о распредѣленіи по странамъ назначенія экспорта пшеницы черезъ Дайренъ за 1920 г. (экспортъ черезъ Владивостокъ былъ ничтоженъ) и первую половину 1921 г.

Вывезено черезъ Дайренъ (въ тысячахъ пудовъ):

	За 1920 г.	За первую половину 1921 г.
Въ Японію	5.950	2.700
» Гонконгъ	—	340
» китайскіе порты	—	220
» Корею	60	—

---

*) Съ 1 апрѣля 1922 г. пошлина повышается до 4,71 цента съ пуда.

Въ Сингапуръ	250	—
» Соедин. Штаты Америки	140	—
» Данію	750	—
» Великобританію	3.720	1.400
» Голландію	3	—
» Италію	1.180	—
» Бельгію	320	130
» Портъ-Саидъ*)	11.980	3.000
» другія страны	—	4.060
Итого . .	24.353	11.850

Изъ числа вывезенной въ 1921 г. черезъ Владивостокъ пшеницы (3.599 тыс. пуд.) 3.538 тыс. пуд. отправлено въ Японію и 61 тыс. пул.—въ Данію.

Къ концу 1920**) и началу 1921 г. прекратились правительственныя закупки, а также упали цѣны во многихъ вывозящихъ странахъ. Плохой урожай пшеницы въ Маньчжуріи въ 1921 г. обусловилъ весьма высокія цѣны на нее, результатомъ чего явилось прекращеніе экспорта этого хлѣба въ Европу во второй половинѣ 1921 г.

При вывозѣ пшеницы изъ предѣловъ Китая взимается вывозная пошлина въ размѣрѣ 0,10 таможен. таэля съ пикуля, т.-е. 4,71 цента съ пуда; при вывозѣ черезъ русскую границу взыскивается пониженная на одну треть льготная пошлина—т.-е. 3,10 цента съ пуда. Съ 1-го апрѣля 1922 года дѣйствіе льготнаго таможеннаго тарифа прекращается.

Въ Европѣ—въ странахъ назначенія—пшеница обычно никакими ввозными пошлинами не облагается. Лишь въ Соединенныхъ Штатахъ Америки доступъ привозной пшеницѣ закрытъ новымъ таможеннымъ тарифомъ со ставкой въ 0,35 амер. доллара за бушель, т.-е. около 44 зол. коп. за пудъ***).

Расходы по экспорту пшеницы въ Европу выражаются—для послѣдняго времени—въ слѣдующихъ цифрахъ (при отправленіи въ Англію):

	На 1 пудъ въ японск. сенахъ.
Перевозка до Дайрена и расходы въ порту	41,98
Ссуда подъ дубликатъ (15 дней, изъ 12%)	0,65
Страхованіе (1$^1/_4$%)	1,63
Фрахтъ (40 шиллинговъ за тонну)	25,80
Сертификаты (Ллойда на вѣсъ—0,54 и Британской Торговой Палаты на качество—0,41)	0,95
Ссуда подъ коносаментъ (90 дней, изъ 8%)	2,60
Портовые расходы въ Европѣ	2,50
	76,11

или округленно 76 сенъ.

Въ концѣ 1921 г. лондонскія котировки на пшеницу (американскую) были 3 ф. 10 шилл. за тонну, или около 1 р. 74 к. за пудъ; такимъ образомъ, маньчжурская пшеница можетъ выступить на лондонскомъ рынкѣ лишь при томъ условіи, если цѣна на нее франко-Харбинъ стояла бы, во всякомъ случаѣ, не выше 98 сенъ за пудъ*).

---

*) Портъ-Саидъ —распредѣлительный пунктъ для снабженія Европы.

**) Въ концѣ 1920 года въ экспортѣ произошла временная заминка вслѣдствіе запрещенія вывоза зерна, установленнаго китайскими властями въ связи съ голодомъ во внутреннемъ Китаѣ

***) Въ 1920 г. былъ случай ввоза въ Соедин. Штаты Америки (Сіаттль) 135.000 пуд. маньчжурской пшеницы.

Такимъ образомъ, въ настоящее время лишь исключительно благопріятныя обстоятельства (какихъ не знала послѣдняя хлѣбная кампанія) могутъ открыть маньчжурской пшеницѣ доступъ на европейскій рынокъ.

Что касается качества маньчжурской пшеницы (обычно приравниваемой ко второму сорту австралійской), то оно не является препятствіемъ къ ея экспорту, при условіи устраненія чрезмѣрной ея засоренности. Какъ показалъ опытъ кампаніи 1920—1921 гг., маньчжурская пшеница нашла широкій спросъ на европейскомъ рынкѣ. Достоинствомъ ея является то, что при смѣшиваніи ея съ американской получается мука, наиболѣе пригодная для хлѣбопеченія.

Маньчжурскій экспортъ, конечно, нельзя сравнить съ американскимъ по организаціи, финансированію, удобству и дешевизнѣ перевозки на судахъ American Shipping Board'a, щедро субсидируемыхъ правительствомъ, не говоря уже о томъ, что Европа привыкла къ американской пшеницѣ съ ея установившейся стандартизаціей. Даже въ исключительную для маньчжурской пшеницы кампанію 1920—1921 гг. ввозъ ея въ Европу составлялъ не болѣе 10% ввоза американской пшеницы.

Гораздо раньше, чѣмъ маньчжурская пшеница попала въ Европу, она стала проникать въ Японію, гдѣ и заняла опредѣленное мѣсто. Въ 1920 году почти вся ввезенная въ Японію пшеница прибыла туда изъ Маньчжуріи. Въ этомъ году было всего ввезено въ Японію 10,5 милл. пудовъ на сумму 28,5 милл. енъ; въ томъ числѣ изъ Маньчжуріи ввезено пшеницы въ зернѣ и мукѣ на 27,6 милл. енъ. Въ 1921 году японскій рынокъ начинаетъ захватываться американской пшеницей, которая оказывается дешевле какъ маньчжурской, такъ и мѣстной—японской. Въ этомъ году американская мука проникаетъ даже въ приморскіе центры Маньчжуріи и русскаго Дальняго Востока.

Въ концѣ августа 1921 г. котировки пшеницы въ Японіи были таковы: японская пшеница—1,82 ена за пудъ, маньчжурская—1,74—1,78 ена, а американская —1,70 ена. Несмотря на такую разницу цѣны противъ американской и еще болѣе дешевой австралійской, маньчжурская пшеница—въ виду дороговизны мѣстной японской пшеницы—все же продолжала и въ прошломъ году поступать на японскій рынокъ, составляя, примѣрно, около половины всей ввозимой сюда пшеницы. Здѣсь, также какъ въ Европѣ, маньчжурскую пшеницу смѣшиваютъ съ американской для полученія наиболѣе пригодной для выпечки хлѣба муки.

Успѣшная конкуренція въ Японіи маньчжурской пшеницы съ американской и австралійской возможна, конечно, лишь при условіи пониженія ея цѣны. Такъ для конца 1921 года цѣна пшеницы на тихоокеанскомъ побережьѣ Соединенныхъ Штатовъ опредѣлялась въ 1,50 зол. ена за пудъ, противъ цѣны маньчжурской пшеницы 1,73 зол. ена франко-Дайренъ.

Вообще же, возможно утверждать, цѣна на маньчжурскую пшеницу въ малой степени регулируется общимъ уровнемъ міровыхъ расцѣнокъ этого продукта и, главнымъ образомъ, опредѣляется различными условіями мѣстнаго характера (среди которыхъ не послѣднее мѣсто занимаетъ спекуляція), имѣющими тѣмъ большее значеніе при сравнительной ограниченности мѣстнаго рынка. Такъ, напримѣръ, рѣзкое повышенiе цѣнъ на пшеницу въ августѣ-октябрѣ 1921 г. было вызвано слухами о крупныхъ закупкахъ для голодающей Россiи; наоборотъ, извѣстiе о появленiи во Владивостокѣ американской пшеницы привело къ паденiю цѣны. Тѣмъ не менѣе, конечно, общее состоянiе мiрового урожая и мiровыя котировки не остаются безъ влiянiя на маньчжурскiй пшеничный рынокъ, какъ это показали кампанiи 1920—1921 гг. и 1921—1922 гг.

---

*) Маньчжурская пшеница считается по качеству нѣсколько ниже американской.

Относительно будущности экспорта маньчжурской пшеницы существуютъ разныя мнѣнiя. Большинство склоняется къ тому, что онъ возможенъ на долгiй срокъ, пока вновь не начнется широкiй экспортъ пшеницы изъ Россiи, но, тѣмъ не менѣе, не вѣритъ въ прочный и постоянный спросъ на маньчжурскую пшеницу на европейскомъ рынкѣ. При этомъ необходимо отмѣтить, что роль маньчжурской пшеницы на европейскомъ рынкѣ, во всякомъ случаѣ, весьма незначительна. Такъ, одной американской пшеницы было ввезено въ Европу въ 1919 г.—243 милл. пуд., а въ 1920 г.— 322 милл. пуд., а маньчжурской (1920 г.)—всего лишь 18 милл. пуд.

Перспективы японскаго рынка, наоборотъ, представляются весьма благопрiятными. Какъ отмѣчалось уже въ предыдущемъ изложенiи, японское населенiе, столь быстро возрастающее (годовой приростъ 700—800 тыс. душъ), ощущаетъ весьма серьезную потребность перейти отъ нацiональнаго продукта питанiя—риса—къ другимъ хлѣбнымъ продуктамъ, въ особенности къ пшеницѣ.

Не достигавшимъ большихъ размѣровъ, но постояннымъ рынкомъ для маньчжурской пшеницы до послѣдняго времени былъ русскiй Дальнiй Востокъ. Маньчжурской пшеницей кормилось Приморье, Прiамурье и восточное Забайкалье; при болѣе благопрiятныхъ тарифахъ маньчжурская пшеница проникла бы и за Байкалъ (въ 1917 году маньчжурская пшеница достигла Иркутска).

Ввозъ въ предѣлы Дальняго Востока маньчжурской пшеницы и муки опредѣлялся въ годы передъ европейской войной въ среднемъ около 10 милл. пудовъ. Позже, сначала затрудненiя въ транспортѣ, а затѣмъ общее разстройство хозяйственной жизни и оскудѣнiе покупательныхъ средствъ свели ввозъ къ минимальнымъ размѣрамъ. Въ будущемъ, несомнѣнно, русскiй Дальнiй Востокъ вновь предъявитъ требованiе на маньчжурскiй хлѣбъ и, въ первую очередь, на пшеницу. Полное разрушенiе хозяйства въ странѣ, до крайности затрудняющее возстановленiе производства и накопленiе покупательныхъ средствъ, однако, не позволяетъ надѣяться, что импортъ сюда хлѣба изъ Маньчжурiи скоро достигнетъ значительныхъ размѣровъ.

9. Хлѣбныя цѣны.

Особенности регистрацiи хлѣбныхъ цѣнъ въ Маньчжурiи.

Изученiе хлѣбныхъ цѣнъ въ Маньчжурiи представляетъ немало трудностей. Вполнѣ организованныя биржи имѣются здѣсь лишь въ Харбинѣ, Чанчунѣ и Дайренѣ. Регистрацiя цѣнъ въ другихъ пунктахъ носитъ болѣе или менѣе случайный характеръ, такъ какъ ведется лишь отдѣльными фирмами. При этомъ цѣны регистрируются по вѣсу лишь въ Харбинѣ (за пудъ) и въ Дайренѣ (за пикуль). Во всѣхъ остальныхъ пунктахъ сдѣлки съ хлѣбомъ ведутся на китайскія объемныя мѣры—дани. Объемъ даня различенъ почти въ каждомъ уѣздѣ и, вдобавокъ, иногда по тѣмъ или инымъ соображеніямъ измѣняется. Вѣсовое его содержаніе зависитъ не только отъ объема, но и отъ вида и качества хлѣба. Слѣдовательно, вѣсъ даня въ какомъ-нибудь хлѣбосборномъ пунктѣ, напримѣръ, Чанчунѣ или Аньда, зависитъ не только отъ вида хлѣба, но и отъ качества урожая даннаго года; вдобавокъ онъ будетъ различенъ для одного и того же хлѣба, но привезеннаго изъ районовъ съ различнымъ качествомъ зерна въ данномъ году. Поэтому, *точный* учетъ цѣнъ хлѣбовъ по вѣсу въ этихъ пунктахъ почти невозможенъ. Къ этому присоединяются крайнія затрудненія курсовыхъ расчетовъ. Сдѣлки на хлѣбъ въ мѣстныхъ пунктахъ совершаются въ бумажной китайской валютѣ—дяо, различной для Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій. Мѣстные курсы на дяо, если и имѣются, то большею частью лишь на серебряный даянъ, а часто и совершенно не регистрируются. Поэтому и переводъ мѣстныхъ цѣнъ на золото въ большинствѣ случаевъ можетъ быть выполненъ лишь приблизительно.

Все это вынудило Экономическое Бюро, не отказываясь отъ надежды въ ближайшемъ же будущемъ организовать планомѣрное наблюденіе за хлѣбными цѣнами въ главнѣйшихъ мѣстныхъ пунктахъ, для настоящаго очерка ограничиться лишь характеристикой движенія цѣнъ, главнымъ образомъ въ Харбинѣ, какъ въ торгово-промышленномъ центрѣ Сѣверной Маньчжуріи, и лишь отчасти въ Чанчунѣ и Дайренѣ, поскольку цѣны послѣднихъ вліяютъ на харбинскія и обратно.

Для облегченія работы и упрощенія громоздкихъ таблицъ и діаграммъ—пришлось ограничиться изученіемъ цѣнъ лишь на главнѣйшіе хлѣба: масленичные бобы, пшеницу и гаолянъ. Первые два представляютъ въ совокупности, на-ряду съ значительнымъ внутреннимъ товарнымъ оборотомъ, почти всю сумму хлѣбнаго экспорта изъ Маньчжуріи. Гаолянъ же является типичнымъ представителемъ китайскихъ продовольственныхъ хлѣбовъ; имѣя обращеніе на внутреннемъ маньчжурскомъ рынкѣ, онъ въ нѣкоторыхъ количествахъ идетъ иногда и въ собственный Китай. Другіе виды хлѣбныхъ злаковъ уже не обладаютъ такимъ товарнымъ значеніемъ. Что касается продуктовъ переработки хлѣбовъ—муки, бобоваго масла и жмыховъ,—то цѣны на нихъ въ значительной мѣрѣ опредѣляются цѣнами на пшеницу и бобы.

Исторія хлѣбныхъ цѣнъ.

Начало правильнаго экспорта бобовъ изъ Сѣверной Маньчжуріи на европейскіе рынки относится къ 1907 г. Этотъ моментъ и можно считать началомъ мѣстной хлѣбной торговли въ ея настоящихъ формахъ.

Помѣщенная въ приложеніяхъ особая таблица даетъ среднія мѣсячныя цѣны на указанные три главнѣйшихъ хлѣба, начиная съ 1 іюля 1907 года, выведенныя на основаніи еженедѣльныхъ котировокъ Харбинской Биржи *). Эти данныя послужили матеріаломъ для діаграммы № 16, дающей наглядное изображеніе всей исторіи хлѣбныхъ цѣнъ въ Харбинѣ.

---

*) Данныя эти, основанныя на 4—5, иногда на 3, еженедѣльныхъ котировкахъ въ мѣсяцъ, конечно, не могутъ считаться совершенно вѣрнымъ отраженіемъ цѣнъ въ каждый данный моментъ и пригодны лишь для характеристики ихъ движенія и сравненія другъ съ другомъ. Поэтому въ дальнѣйшемъ, когда понадобится болѣе точное опредѣленіе цѣнъ, мы будемъ пользоваться уже *ежедневными* котировками Фуцзядянской и другихъ биржъ.

Діаграмма № 16.

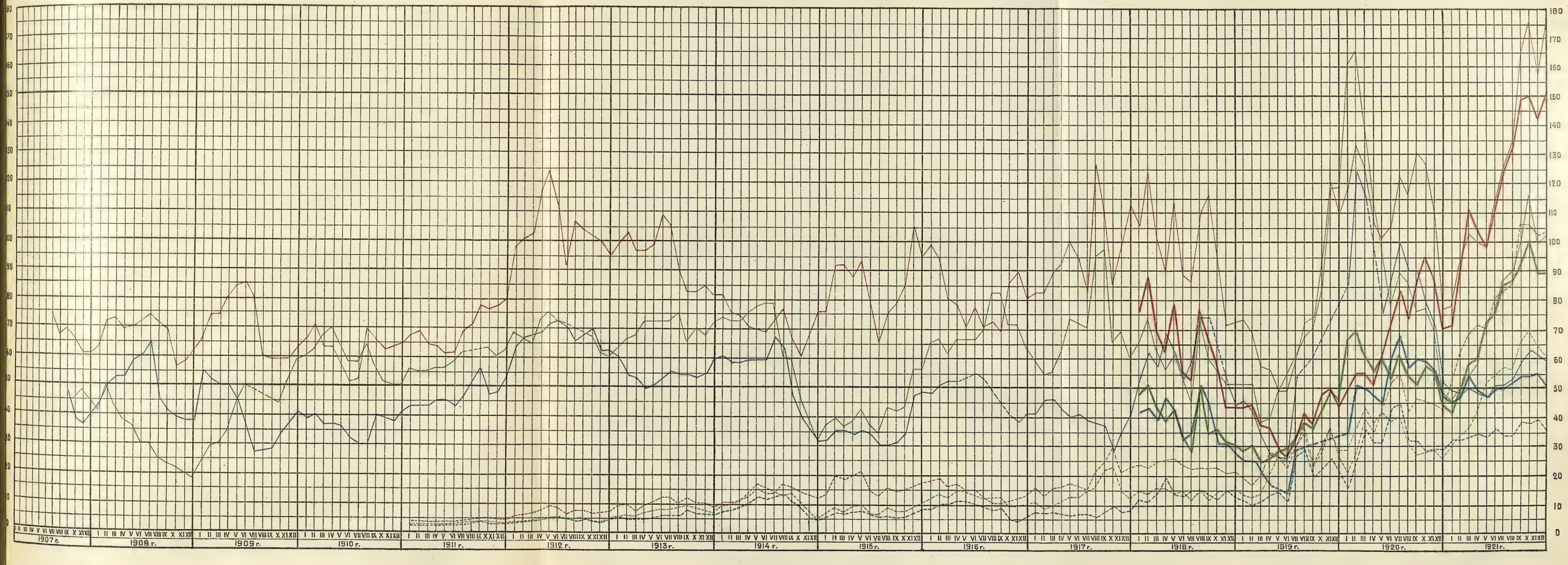
Среднія мѣсячныя цѣны на хлѣбъ, по еженедѣльнымъ котировкамъ Харбинской биржи.

ПШЕНИЦА
- въ золотыхъ копѣйкахъ и съ 1915 г. въ золот. сенахъ.
- въ центахъ мексиканскаго доллара.
- въ Цицикарскихъ дяо.

БОБЫ
- въ золотыхъ копѣйкахъ и съ 1915 г. въ золот. сенахъ.
- въ центахъ мексиканскаго доллара.
- въ Цицикарскихъ дяо.

ГАОЛЯНЪ
- въ золотыхъ копѣйкахъ и съ 1915 г. въ золот. сенахъ.
- въ центахъ мексиканскаго доллара.
- въ Цицикарскихъ дяо.

(за пудъ безъ мѣшка).



Попытаемся вкратцѣ описать основныя черты этого процесса, для чего используемъ также приводимую ниже таблицу, дающую среднія годовыя цѣны въ золотыхъ копѣйкахъ (или сенахъ) за пудъ и въ %% къ цѣнѣ 1907 г. и особую діаграмму годовыхъ цѣнъ (№ 17).

ХЛѢБА.	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
	Среднія годовыя цѣны въ золотыхъ копѣйкахъ (или сенахъ) за пудъ по еженедѣльнымъ котировкамъ Харбинской Биржи.														
Пшеница	66,0	67,3	70,25	62,3	69,3	103,7	93,4	72,0	84,6	80,1	96,0	97,1	73,3	114,1	126,4
Бобы	46,2	31,25	42,5	59,8	58,9	68,1	69,4	63,2	42,0	69,0	70,2	59,0	66,6	100,1	79,0
Гаолянъ	40,0	48,3	39,9	36,6	46,9	66,7	53,9	52,9	35,4	50,1	39,25	58,8	50,7	88,75	53,25
	Тоже въ %% къ цѣнѣ 1907 года.														
Пшеница	100	102	107	94	105	157	142	109	128	122	145	147	111	173	192
Бобы	100	68	92	130	128	148	150	137	91	149	152	128	144	217	171
Гаолянъ	100	121	100	92	117	167	135	132	89	125	98	147	127	222	133

Пшеницу указанный моментъ засталъ въ цѣнѣ между 60 и 70 копѣйками за пудъ, при чемъ на этомъ уровнѣ она стояла цѣлое пятилѣтіе 1907—1911 гг. Самая низкая годовая цѣна за этотъ періодъ была въ 1910 г.—62,3 коп. и самая высокая въ 1909 г.—70,25 коп. Даже среднія мѣсячныя цѣны не обнаруживали тогда значительныхъ колебаній, почти не падая ниже 50 и не поднимаясь выше 80 коп. Переломъ насталъ въ 1911—12 сельскохозяйственномъ году. Чума предшествующаго года, революціонное движеніе въ Китаѣ, начавшееся вслѣдъ за этимъ паденіе курса дяо и, наконецъ, видимо имѣвшій мѣсто замѣтный недосборъ въ 1911 г.—повели къ сильному поднятію цѣнъ на пшеницу. Съ 79 коп. въ декабрѣ она поднялась въ январѣ въ среднемъ до 97 коп., а къ маю даже до 124 коп. и лишь къ концу этого года снова спустилась до 94 коп. Средная цѣна за 1912 г. оказалась, такимъ образомъ, въ 103,7 коп., т.-е. на 57% выше цѣны 1907 года.

Съ 1913 г. вновь наступаетъ продолжительный сравнительно спокойный періодъ, продолжавшійся вплоть до зимы 1919—1920 гг. Даже разразившаяся война отразилась на цѣнахъ на пшеницу лишь очень кратковременнымъ паденіемъ въ сентябрѣ-октябрѣ 1914 года. Пшеница котировалась въ среднемъ: въ 1913 г.—**93,4** к., 1914 г.—**72,0** к., 1915—**84,6** к., 1916 г.—**80,1** к., 1917 г.—**96,0** к., 1918 г.—**97,1** к. и въ 1919 г.—**73,3** к. *). Эти устойчивыя и сравнительно высокія цѣны повели къ замѣтному росту ея посѣвовъ и, слѣдовательно, рыночныхъ избытковъ. Поступленіе пшеницы и муки пшеничной на желѣзную дорогу (Кит. Вост. и станцію Чанчунь Южно-Маньчжурск.), за періодъ 1912—1915 гг. выражавшееся величиной приблизительно **8** милл. пуд. ежегодно, въ 1916 г. опредѣлилась въ **13** милл. пуд., въ 1917—**16** милл. пуд., въ 1918—**15** милл. пуд., въ 1919—**25** милл. пуд., въ 1920—около **50** милл. пуд. и въ 1921 г.—свыше **40** милл. пудовъ.

---

*) Котировки Биржи за этотъ годъ давались въ сибирскихъ рубляхъ. Мы перевели ихъ по курсу въ ены. Но курсъ испытывалъ такія рѣзкія колебанія, что трудно ручаться за полное соотвѣтствіе полученной такимъ образомъ цѣны дѣйствительной цѣнѣ въ золотѣ.

Несмотря на это, усиленный спросъ пшеницы на внѣшніе рынки вызывалъ продолжавшійся очень сильный ростъ цѣнъ. Съ ноября 1919 по ноябрь 1920 г. средняя мѣсячная цѣна на пшеницу не спускалась ниже 1 ена за пудъ, а средняя годовая за 1920 г. опредѣлилась въ 114,1 сенъ за пудъ, т.-е. значительно выше рекордной цѣны 1912 г. Начавшаяся реализація обильнаго сбора 1920 г. понизила цѣны въ декабрѣ и январѣ до 77—78 сенъ. Но къ этому времени возстановленіе морскихъ сообщеній съ изголодавшейся Европой, если не прямо, то косвенно—черезъ Японію, снова связало Сѣверную Маньчжурію съ міровымъ рынкомъ, что заставило окрѣпнуть мѣстныя цѣны. Эта тенденція была усилена сдержанностью производителей, привыкшихъ къ высокимъ цѣнамъ предыдущаго года и не особенно нуждавшихся въ скорѣйшей реализаціи своихъ запасовъ. Вскорѣ сюда присоединилось ожиданіе недорода пшеницы въ 1921 году. Въ результатѣ цѣны на нее уже съ іюня обнаружили неуклонное повышеніе и къ декабрю дошли до небывалаго средняго въ 174 сенъ за пудъ. Средняя цѣна за 1921 г. оказалась максимальной за весь разсматриваемый 15-лѣтній періодъ, именно 126,4 сенъ за пудъ.

Первые мѣсяцы 1922 г. пшеница продолжала держаться на уровнѣ около 170 сенъ, съ нѣкоторой тенденціей къ дальнѣйшему повышенію. Лишь въ половинѣ марта, какъ-будто, намѣтился переломъ.

Движеніе среднихъ годовыхъ цѣнъ на *бобы* характеризуются слѣдующими періодами:

Годы	Предѣлы колебаній годовыхъ цѣнъ	Предѣлы относ. измѣненій цѣнъ по сравн. съ 1907 г.
1907—1909	31,25—46,2	68—100%
1910—1914	58,9—69,4	128—150%
1915	42,0	91%
1916—1919	59,0—70,2	128—152%
1920	100,1	217%
1921	79,0	171%

По сравненію съ пшеницей здѣсь мы имѣемъ нѣсколько характерныхъ особенностей. Цѣны на бобы съ 1907 года возросли, въ общемъ, такъ же, какъ и цѣны на пшеницу, но обнаружили нѣсколько больше нервности,—такъ какъ колебанія ихъ въ предѣлахъ сосѣднихъ лѣтъ сказывались замѣтнѣе. Объясненіе этому надо искать, очевидно, не въ условіяхъ производства бобовъ, а въ характерѣ спроса на нихъ и на продукты ихъ переработки. Судя по поступленію бобовъ и жмыховъ къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ (К. В. и на станцію Чанчунь Ю.-М. ж. д.), избытки ихъ такъ распредѣлялись въ границахъ гражданскихъ лѣтъ (въ круглыхъ числахъ):

1911 свыше 40 милл. пуд.
1912 » 35 » »
1913 » 35 » »
1914 » 35 » »
1915 » 50 » »
1916 » 40 » »

1917 свыше 55 милл. пуд.
1918 » 55 » »
1919 » 55 » »
1920 » 55 » »
1921 » 75 » »

Какъ видимъ, товарное поступленіе бобовъ не обнаруживало особенно замѣтныхъ колебаній, которыя могли бы объяснить сравнительно рѣзкіе и частые скачки цѣнъ. Слѣдовательно, причины этого лежали въ сложномъ комплексѣ условій развитія мѣстной и дайренской маслобойной промышленности, которая, въ свою очередь, зависѣла, главнымъ образомъ, отъ колеблющагося спроса на масло и жмыхи. Просматривая внимательно сводную діаграмму (№ 16) мѣсячныхъ цѣнъ на пшеницу и бобы, мы все время наблюдаемъ въ ихъ соотношеніяхъ борьбу двухъ тенденцій: одинаковыя приблизительно условія *производства* (посѣвы той и другой культуры неуклонно возрастали) вызывали стремленіе къ параллелизму цѣнъ, но болѣе сильное вліяніе условій *сбыта* постоянно нарушало нормальное соотношеніе ихъ и въ цѣломъ давало совершенно различную картину. Максимальныя и минимальныя годовыя цѣны на бобы и пшеницу располагались такъ:

Максимумы:

Пшеница . . . 1909, 1912, 1915, 1918 и 1921 годы.
Бобы . . . . 1910, 1913, 1917 и 1920 годы.

Минимумы:

Пшеница . . . 1910, 1914, 1916 и 1919 годы.
Бобы . . . . 1908, 1911, 1915 и 1918 »

Эта разница въ условіяхъ цѣнообразованія обоихъ хлѣбовъ особенно наглядно сказалась въ результатѣ европейской войны. Въ то время, какъ послѣдняя почти совершенно не отразилась на цѣнахъ на пшеницу, она, затруднивъ сбытъ бобовъ и ихъ производныхъ, повела къ рѣзкому паденію цѣнъ на нихъ, которое весьма осязательно чувствовалось съ августа 1914 до конца 1915 года.

Въ дальнѣйшемъ необходимо отмѣтить обнаружившуюся въ первой половинѣ 1920 г. небывало сильную повышательную тенденцію, особенно чувствительно сказавшуюся въ золотѣ—въ виду одновременно развивавшагося рѣзкаго повышенія курса на серебро. Достаточно сказать, что среднія мѣсячныя цѣны на бобы, не достигавшія въ мартѣ и апрѣлѣ 1919 г. даже 40 сенъ, къ февралю слѣдующаго года поднялись до 171 сенъ, т.-е. возросли на 340%. Это была максимальная цѣна за всѣ описываемыя 15 лѣтъ. Объяснялось это проснувшимися тогда надеждами на быстрое возстановленіе хозяйственной жизни Европы. Затѣмъ наступившее пониженіе даяна и неизбѣжная психологическая реакція рынка къ концу 1920 и началу 1921 г. снова понизили цѣну на бобы до 45—48 сенъ. Почти весь 1921 годъ прошелъ, однако, при твердой повышательной тенденціи, которая продолжалесь и первые мѣсяцы 1922 года. Въ половинѣ марта, впрочемъ, стало замѣчаться — параллельно съ пшеницей – нѣкоторое пониженіе цѣнъ. Видимо, это объяснялось большими залежами жмыховъ на мѣстныхъ и дайренскихъ заводахъ, сбытъ которыхъ затруднялся паденіемъ рисовыхъ цѣнъ въ Японіи.

Цѣны на *гаолянъ* обнаруживаютъ, въ общемъ, наибольшую по сравненію съ пшеницей и бобами неустойчивость. Если мы, воспользовавшись нижней половиной приведенной ранѣе таблицы, подсчитаемъ относительную разницу въ цѣнахъ между сосѣдними годами (т.-е. сумму всѣхъ повышеній и пониженій цѣнъ въ %% по отношенію къ 1907 г.), то получимъ слѣдующіе результаты:

	Сумма повышеній	Сумма пониженій	Итого
Пшеница	195	103	298
Бобы	234	163	297
Гаолянъ	276	243	519

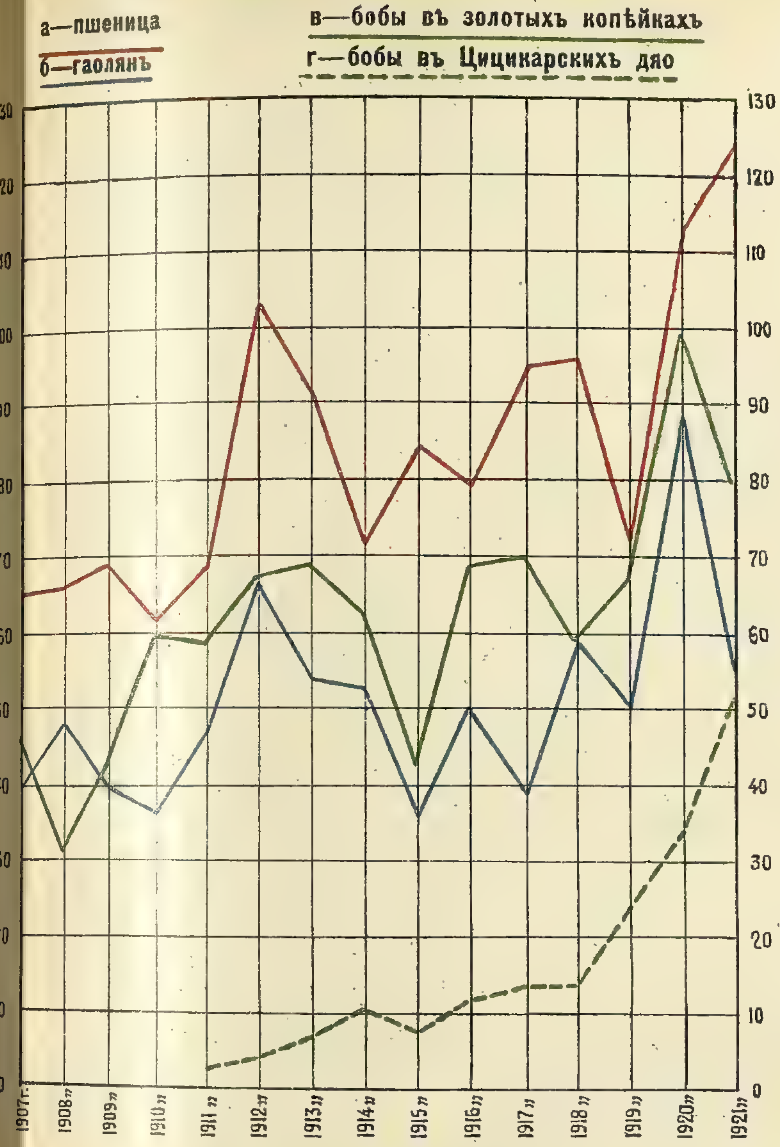
На первый взглядъ это представляется нѣсколько неожиданнымъ. Казалось бы, что гаолянъ, будучи внутреннимъ китайскимъ хлѣбомъ, долженъ быть совершенно застрахованъ отъ всѣхъ многообразныхъ вліяній внѣшнихъ рынковъ и обнаруживать поэтому наибольшее постоянство цѣнъ. Но объясненіе такому противорѣчію заключается, главнымъ образомъ, въ условіяхъ его сбыта. Гаолянъ производится преимущественно для собственнаго потребленія земледѣльцевъ. Сравнительно небольшая часть сбора, большей частью минуя желѣзную дорогу, поступаетъ для потребленія мѣстныхъ городскихъ центровъ и на нужды ханшинной промышленности. Другая часть—очень неопредѣленная и колеблющаяся—вывозится за предѣлы Сѣверной Маньчжуріи, почти исключительно во внутренній Китай. Спросъ оттуда находится въ прямой зависимости отъ размѣровъ недорода тамъ и носитъ крайне непостоянный характеръ. Это наглядно доказывается слѣдующими цифрами поступленія гаоляна на желѣзную дорогу (К. В. и ст. Чанчунь Ю.-М.) за послѣдніе годы:

1912—1,4 милл. пуд.
1913—1,6 » »
1914—1,2 » »
1915—2,8 » »
1916—2,9 » »
1917—5,6 милл. пуд.
1918—2,9 » »
1919—0,9 » »
1920—6,9 » »
1921—8,1 » »

Естественно, что при такой шаткой торговой ситуаціи цѣны гаоляна колеблются въ очень сильной степени. До 1915 года, пока желѣзнодорожныя перевозки—а, слѣдовательно, и вывозъ въ Китай—были незначительны, цѣны гаоляна, какъ продовольственнаго хлѣба, обнаруживали еще извѣстный параллелизмъ съ пшеницей, сохраняя, въ общемъ, постоянный интервалъ въ 20—30 коп. Но съ этого года указанная закономѣрность большею частью не наблюдается. Разница въ цѣнахъ между гаоляномъ и пшеницей колеблется въ небывалыхъ ранѣе предѣлахъ: напримѣръ, въ февралѣ 1920 года она выражалась въ среднемъ всего 8 сенами (125 противъ 133), а къ декабрю 1921 го-

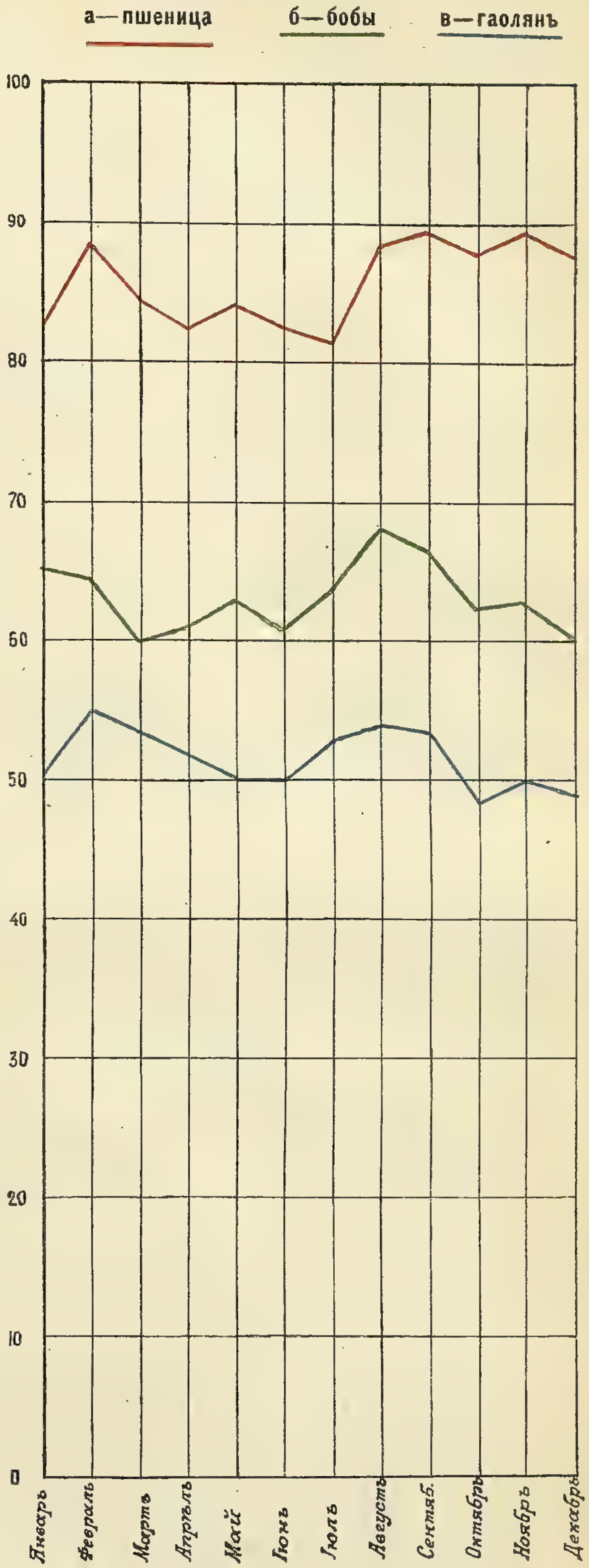
Діаграмма № 17.

Среднія годовыя цѣны въ золот. коп. (сенахъ) за пудъ хлѣба, по еженедѣльнымъ котировкамъ Харбинской биржи (для бобовъ также въ Цицикарскихъ дяо).



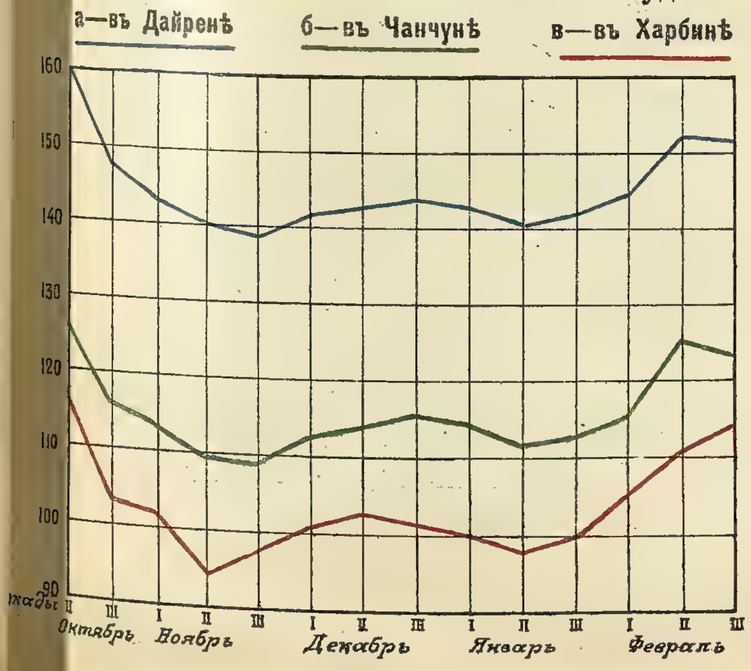
Діаграмма № 18.

Среднія мѣсячныя цѣны за періодъ 1908—1921 г.г. въ золотыхъ коп. (сенахъ) за пудъ.



Діаграмма № 19.

Среднія цѣны по декадамъ на наличные бобы, за кампанію 1921—1922 годовъ въ золот. сенахъ за пудъ.



да возросла до 115 сенъ (59 противъ 174). Цѣнообразованіе гаоляна пошло особымъ путемъ, подчиняясь *своимъ* законамъ спроса и предложенія. Случайно эти законы повели къ тому, что въ четные годы цѣны на гаолянъ повышались (1916—50,1, 1918—58,8, 1920—88,75), а въ нечетные падали (1915—35,4, 1917—39,25, 1919—50,7 и 1921—53,25).

Въ началѣ 1920 года гаолянъ въ силу общей повышательной тенденціи тоже пережилъ небывалое поднятіе цѣнъ. Въ среднемъ за этотъ годъ его цѣна была максимальной за послѣднія 15 лѣтъ (88,75 сенъ). Но уже къ осени намѣтилось паденіе, и весь 1921 годъ онъ держался на уровнѣ 50 сенъ, испытавъ лишь небольшое повышеніе въ сентябрѣ и октябрѣ. Въ такомъ же положеніи застаетъ его и начало 1922 года: котировки первой половины марта колеблются около 55 сенъ.

Въ итогѣ этого бѣглаго обзора движенія цѣнъ за 15 лѣтъ на три главнѣйшихъ товарныхъ хлѣба въ Сѣверной Маньчжуріи можно сдѣлать слѣдующіе выводы.

Средняя цѣна за весь этотъ періодъ на пшеницу оказалась въ 85,1 зол. коп. или сенъ за пудъ, на бобы—61,7 коп. и на гаолянъ — 50,8 коп. Если принять послѣдній за 100, то среднее соотношеніе между этими хлѣбами будетъ: бобы—121 и пшеницы—168. Но это соотношеніе далеко не было постояннымъ. Порой бобы котировались выше пшеницы (въ срединѣ 1910, 1914, 1916, 1919 и началѣ 1920 г.), порой гаолянъ выше бобовъ (въ 1912, 1918 и 1920 гг.).

Если описываемыя 15 лѣтъ раздѣлить на два періода: до-военный 1907—1914) и позднѣйшій (1915—1921), то соотношеніе цѣнъ будетъ слѣдующее:

	1907—1914			1915—1921		
Пшеница . .	75,5	или	100%	95,9	или	127%
Бобы . . .	54,9	»	100%	69,4	»	127%
Гаолянъ . .	48,2	»	100%	53,7	»	111%

Вздорожаніе указанныхъ хлѣбовъ въ результатѣ вызваннаго войной міроваго кризиса слѣдуетъ признать въ общемъ (т.-е. не говоря объ отдѣльныхъ годахъ) незначительнымъ. Какъ и слѣдовало ожидать, особенно слабо поднялась цѣна на почти не экспортируемый на внѣшніе рынки гаолянъ.

Вдобавокъ можно думать, что и это вздорожаніе въ значительной мѣрѣ было обусловлено до сихъ поръ не однимъ міровымъ кризисомъ, а и все большимъ и большимъ вовлеченіемъ Сѣверной Маньчжуріи въ условія товарнаго оборота. По крайней мѣрѣ, такой выводъ напрашивается, если посмотрѣть на движеніе хлѣбныхъ цѣнъ по болѣе дробнымъ періодамъ, напримѣръ, по пятилѣтіямъ:

1907—1911	Пшеница	67,0	Бобы	47,7	Гаолянъ	42,3
1912—1916	»	86,8	»	62,5	»	51,8
Или въ %% къ предъидущему 5-лѣтію . .	»	**123**	»	**131**	»	**122**

1917—1921 . . . . Пшеница 101,4 Бобы 75,0 Гаолянъ 58,2
Или въ %% къ предъидущему 5-лѣтію . . » **117** » **120** » **112**

Такимъ образомъ, вздорожаніе трехъ главнѣйшихъ хлѣбовъ послѣ 1916 года, когда во всемъ мірѣ какъ-разъ цѣны въ общемъ сильно повысились*), въ Сѣверной Маньчжуріи происходило даже болѣе замедленнымъ темпомъ, чѣмъ за предыдущее время.

Слѣдующая таблица и соотвѣтствующая ей діаграмма № 18 рисуетъ среднія за всѣ эти годы (безъ 1907) цѣны по мѣсяцамъ:

Хлѣба.	Среднія мѣсячныя цѣны по еженедѣльн. котировкамъ Харбинской Биржи въ зол. коп. (сенахъ) за періодъ 1908—1921 гг.											
	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Пшеница	83,3	89	85,1	83,2	84,7	83,0	82,0	88,9	90,1	88,4	89,8	88,3
Бобы	64,8	64,6	60,2	60,9	63	61	63,3	68,6	66,5	62,4	62,9	60,6
Гаолянъ	50,5	55,2	53,4	52,0	50,2	50	53,1	54,1	53,3	48,6	50	49,2

Характерной чертой измѣненій цѣнъ в Сѣверной Маньчжуріи въ зависимости отъ времени года является наблюдающееся въ большинствѣ случаевъ пониженіе цѣнъ, начиная съ марта и кончая іюнемъ—іюлемъ,—т.-е. какъ-разъ за тотъ періодъ, когда въ Россіи происходилъ обычно ростъ цѣнъ. Это указываетъ, что китайское крестьянское хозяйство, въ общемъ, достаточно обезпечено своимъ продовольствіемъ и не предъявляетъ въ концѣ зимы сколько-нибудь замѣтнаго спроса на покупной хлѣбъ, что постоянно наблюдалось въ Россіи.

Максимальныя мѣсячныя цѣны на пшеницу чаще всего падаютъ на сентябрь и ноябрь, на бобы—на августъ и на гаолянъ—на февраль и сентябрь.

Но, просматривая внимательно діаграмму № 16, не трудно убѣдиться, что многіе отдѣльные годы въ отношеніи измѣненій цѣнъ по мѣсяцамъ проявляютъ свои индивидуальныя особенности и далеко отклоняются отъ средняго уровня.

Хлѣбныя цѣны въ дяо и въ долларахъ.

До сихъ поръ мы разсматривали движеніе хлѣбныхъ цѣнъ въ золотой валютѣ. Но въ мѣстной хлѣбной торговлѣ весьма большую роль играютъ также бумажныя китайскія дяо и нѣкоторое значеніе за послѣдніе годы пріобрѣлъ серебряный мексиканскій долларъ (даянъ). На дяо производится почти вся скупка хлѣба у производителей, даянъ же имѣетъ значеніе денежной единицы въ крупныхъ хлѣбныхъ центрахъ въ родѣ Харбина, Чанчуня и т. п. Поэтому не безынтересно бросить бѣглый взглядъ на движеніе хлѣбныхъ цѣнъ и въ этихъ валютахъ. Среднія мѣсячныя цѣны въ нихъ (для дяо съ 1911 года, для даяна съ 1918 года) по даннымъ того же источника (Харбинская Биржа) находятся въ помѣщенныхъ въ приложеніяхъ таблицахъ. Цѣны вычислены лишь въ цицикарскомъ дяо, такъ какъ курсъ гиринскаго дяо, въ общемъ, не слишкомъ далеко отклонялся отъ перваго. Для наглядной характеристики особенностей движенія цѣнъ въ цицикарскомъ дяо и даянѣ на діаграммѣ № 16 нанесены цѣны въ этихъ валютахъ на бобы.

---

*) Правда, къ концу его, именно съ апрѣля—мая 1920 г., въ большинствѣ странъ началось пониженіе цѣнъ, но въ цѣломъ цѣны указаннаго пятилѣтія всюду были значительно выше предыдущаго.

По сравненію съ нервными колебаніями цѣнъ въ золотой валютѣ и даянѣ, цѣны въ дяо поражаютъ своей устойчивостью, по крайней мѣрѣ въ періодъ до 1919 года и особенно въ первые годы этого періода. Несомнѣнно, въ то время для производителя и торговца хлѣбомъ это была наиболѣе надежная валюта, страховавшая его отъ всякихъ рѣзкихъ колебаній цѣнъ. И можно быть увѣреннымъ, что еслибы не все болѣе и болѣе усиливавшаяся тенденція использовать выпускъ дяо, какъ средство покрытія дефицитовъ провинціальнаго бюджета, то мы и теперь имѣли бы въ немъ примѣръ устойчивыхъ неразмѣнныхъ бумажныхъ денегъ. Но этого не случилось. Революція и здѣсь привела къ усиленію работы печатнаго станка, хотя и далеко не столь замѣтному и быстрому какъ въ Россіи. Вызванныя этимъ легкія колебанія цѣнъ въ дяо становятся замѣтными уже съ 1913 года, нѣсколько усиливаются въ 1914 году, и, наконецъ, съ 1919 года дяо окончательно теряетъ свои свойства устойчиваго мѣрила товарныхъ цѣнностей. Это рисуется слѣдующимъ рядомъ среднихъ годовыхъ цѣнъ въ цицикарскомъ дяо на три главнѣйшихъ хлѣба:

	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Пшеница . .	3,8	6,5	9,6	12,7	16,0	13,8	18,6	22,9	26,9	41,0	82,4
Бобы . . .	3,2	4,3	7,3	11,3	7,8	11,8	13,7	14,0	24,0	33,7	51,5
Гаолянъ . .	2,5	4,2	5,7	9,5	6,6	8,7	7,5	14,0	18,1	32,4	35,0

Долларъ (даянъ), до извѣстной степени замѣнившій въ Маньчжуріи русскій рубль, началъ пріобрѣтать нѣкоторое значеніе въ мѣстномъ торговомъ оборотѣ по мѣрѣ обезцѣненія послѣдняго, именно съ 1918 года. Какъ показываетъ діаграмма № 16, выраженныя въ немъ цѣны внѣшне носили пока болѣе спокойный характеръ, чѣмъ цѣны въ золотѣ. Это особенно наглядно сказалось въ концѣ 1919 года и въ началѣ 1920 года, когда курсъ его поднялся до 250 сенъ. Но уже въ 1921 году цѣны въ обѣихъ валютахъ испытывали почти одинаковыя колебанія.

Сравненіе среднихъ годовыхъ цѣнъ въ енѣ и даянѣ дается въ слѣдующей таблицѣ (въ скобки заключены неполныя среднія):

	1918 годъ.		1919 годъ.		1920 годъ.		1921 годъ.	
	Сенъ.	Цент.	Сенъ.	Цент.	Сенъ.	Цент.	Сенъ.	Цент.
Пшеница . .	97	64	73	38	114	70	126	120
Бобы . . .	59	39	67	34	100	57	79	75
Гаолянъ . .	59	38	(51)	(23)	(89)	(54)	53	51

Приведенныя цифры, во всякомъ случаѣ, не способны убѣдить въ томъ, что даянъ для хлѣбной торговли Маньчжуріи представляетъ болѣе надежную и устойчивую валюту, чѣмъ золотая,—по крайней мѣрѣ, если имѣть въ виду сравнительно длительный періодъ времени. Въ самомъ дѣлѣ, если мы примемъ цѣны за 1918 г. за 100, то движеніе среднихъ годовыхъ цѣнъ въ даянѣ и золотѣ за послѣдующій періодъ выразится въ такихъ относительныхъ величинахъ.

	1918	1919	1920	1921	Сумма отклоненій вверхъ и внизъ.
Пшеница въ сенахъ	100	75	118	130	73
» центахъ	100	59	109	188	138
Бобы » сенахъ	100	120	170	134	124
» центахъ	100	87	146	193	152
Гаолянъ » сенахъ	100	(86)	(151)	90	(75)
» центахъ	100	(61)	(142)	134	(115)

Въ цѣломъ, такимъ образомъ, колебанія хлѣбныхъ цѣнъ въ серебряной валютѣ оказываются гораздо болѣе сильными, чѣмъ въ золотой.

Хлѣбныя цѣны въ отдѣльныхъ пунктахъ.

До сихъ поръ мы раьсматривали лишь движеніе харбинскихъ хлѣбныхъ цѣнъ во времени. Но чтобы яснѣе понять ихъ структуру, необходимо познакомиться и съ ихъ измѣненіями въ пространствѣ. Какъ уже было сказано выше, получить точныя цѣны на вѣсовыя единицы хлѣба въ золотой валютѣ для мѣстныхъ хлѣботорговыхъ пунктовъ представляетъ очень большія трудности, которыя можно преодолѣть лишь тщательнымъ изученіемъ мѣстныхъ вѣсовыхъ и объемныхъ единицъ.

Къ счастью, для настоящей задачи—дать общій очеркъ строенія хлѣбныхъ цѣнъ въ Сѣверной Маньчжуріи—эти данныя не представляются абсолютно необходимыми. Дѣло въ томъ, что цѣны въ мѣстныхъ пунктахъ, въ общемъ, не могутъ имѣть самостоятельнаго бытія и должны сообразоваться съ крупнѣйшими хлѣботорговыми центрами, какими являются Харбинъ, Чанчунь и Дайренъ. Поэтому достаточно дать картину соотношенія цѣнъ въ этихъ пунктахъ, чтобы имѣть въ общемъ достаточное представленіе о пространственномъ строеніи цѣнъ на хлѣба въ Сѣверной Маньчжуріи.

Нижеприводимая таблица и діаграмма № 19 рисуютъ соотношеніе цѣнъ въ этихъ трехъ центрахъ на бобы за пудъ въ еновыхъ сенахъ. Въ основаніе исчисленій положены: 1) для Дайрена—ежедневныя котировки Дайренской Биржи, при чемъ вѣсъ 1 пикуля былъ принятъ въ 3,675 пуда или 3 п. 27 ф.; 2) для Чанчуня ежедневныя котировки Чанчунской Биржи, при чемъ вѣсъ мѣстнаго даня былъ принятъ въ 13 пудовъ, и переводъ цѣнъ на золото сдѣланъ по ежедневнымъ курсамъ той же Биржи; 3) для Харбина—ежедневныя котировки Фуцзядянской Биржи и ея же курсы. Данныя приведены со второй декады октября 1921 г., т.-е. со времени введенія золотыхъ котировокъ на Дайренской Биржѣ (15 октября), по конецъ февраля 1922 года. Чтобы избѣжать загроможденія цифрами и устранить вліяніе случайныхъ факторовъ, онѣ приводятся въ среднихъ выводахъ по 10-дневіямъ.

ПУНКТЫ.	Среднія цѣны на бобы по декадамъ въ золотыхъ енахъ за пудъ.														
	Октябрь.		Ноябрь.			Декабрь.			Январь.			Февраль.			Въ среднемъ за весь періодъ.
	11-20	21-31	1-10	11-20	21-30	1-10	11-20	21-31	1-10	11-20	21-31	1-10	11-20	21-28	
Дайренъ	160.4	147,0	143,6	140,8	139,1	142,6	143,3	144,3	143,4	140,8	142,0	144,6	152.2	151,8	145,3
Чанчунь	125,7	115,6	113,5	109,6	108,9	112,5	114,0	115,8	114,6	111,7	113,0	(115,6)	(125,6)	(123,6)	115,7
ниже Дайрена на	34,7	31,4	30,1	31,2	30,2	29,8	29,3	28,5	28,8	29,1	29,0	29,0	26,6	28,2	29,6
Харбинъ	117,0	104,2	102,6	95,4	98,0	101,4	103,3	102,1	100,7	99,0	100,5	106,0	112,2	115,6	104.2
ниже Дайрена на	43,4	42,8	41,0	45,4	41,1	40,9	40,0	42,0	42,7	41,8	41,5	38,6	40,0	36,2	41,1
ниже Чанчуня на	8,7	11,4	10,9	14,2	10,9	11,1	10,7	13,5	13,9	12,7	12,5	9,6	13,4	8,0	11,5

Эта таблица и діаграмма № 19 даютъ наглядное представленіе о томъ устойчивомъ параллелизмѣ въ цѣнахъ на бобы, какой наблюдается въ трехъ указанныхъ пунктахъ. Средняя разница за 140 дней между Дайреномъ и Чанчунемъ оказалась въ 29,6 сенъ на пудъ съ колебаніями отъ 26,6 сенъ во 2-ю декаду февраля и до 34,7 сенъ во 2-ю декаду октября. Размѣръ разницы въ цѣнахъ между Дайреномъ и Харбиномъ, опредѣлившійся въ среднемъ въ 41,1 сенъ, колеблется еще меньше: въ предѣлахъ отъ 36,2 (21—28 февраля) до 45,4 сенъ (11—20 ноября). Да и эти колебанія, повидимому, искусственно преувеличены, вслѣдствіе малаго числа котировокъ въ февралѣ, что могло сказаться на точности вывода среднихъ въ этомъ мѣсяцѣ.

Разница цѣнъ слагается изъ трехъ моментовъ: стоимости перевозки бобовъ между указанными пунктами, разныхъ накладныхъ расходовъ и торговой прибыли. Стоимость перевозки, при дѣйствующихъ съ 11 мая 1921 года тарифахъ, опредѣляется: отъ Харбина до Дайрена 33,7 сенъ и отъ Чанчуня до Дайрена 23,7 сенъ съ пуда. Вычтя эти величины изъ опредѣлившейся въ таблицѣ разницы, убѣдимся, что въ пользу харбинскаго торговца за этотъ періодъ оставалось въ среднемъ 7,4 сенъ, а въ пользу чанчунскаго—5,9 сенъ на пудъ. Но большая часть этихъ денегъ поглощалась накладными расходами. Китайскіе торговцы въ Чанчунѣ при отправкахъ бобовъ въ Дайренъ считаютъ достаточной чистую прибыль въ 1—1½ сена на пудѣ и даже менѣе (10—20 даяновъ на японскій вагонъ въ 1,600 пудовъ при курсѣ даяна 110 сенъ).

Если такой прочный параллелизмъ въ цѣнахъ наблюдается между крупнѣйшими хлѣботорговыми центрами Маньчжуріи, то, очевидно, что связанные съ ними второстепенные торговые пункты тѣмъ болѣе должны руководствоваться этими непреодолимыми для нихъ условіями торговой ситуаціи. Ихъ цѣны должны быть согласованы съ тѣмъ изъ указанныхъ трехъ пунктовъ, куда отправляется ихъ хлѣбъ, т.-е. онѣ должны быть ниже на разницу въ доставкѣ, накладные расходы и свою торговую прибыль. Случайныя причины могутъ, конечно, отклонять порой цѣны на мѣстахъ отъ ихъ нормальной высоты въ ту или другую сторону, но это не въ состояніи сколько-нибудь надолго нарушить то стройное соотношеніе цѣнъ, какое наблюдается въ Маньчжуріи.

Приводимое выше сравненіе цѣнъ относится къ бобамъ. Но въ значительной мѣрѣ тоже самое можно сказать о пшеницѣ *) и гаолянѣ. Главная масса экспортныхъ избытковъ этихъ хлѣбовъ за послѣдніе годы шла изъ Сѣверной Маньчжуріи на Чанчунь и Дайренъ. Слѣдовательно, соотношеніе цѣнъ въ отдѣльныхъ пунктахъ строилось, въ общемъ, по тому же плану.

Такимъ образомъ, имѣя цѣну хотя бы одного изъ трехъ хлѣботорговыхъ центровъ Маньчжуріи и зная тарифы и приблизительный размѣръ накладныхъ расходовъ (5—6 сенъ съ пуда) и торговой прибыли (1—1½ сенъ), можно безъ риска большой ошибки опредѣлить цѣну для любой хлѣбной станціи Кит. Вост. жел. дор., работающей преимущественно съ Дайреномъ. Сюда относятся отчасти станціи западной и въ особенности южной линій. Что касается восточной линіи, то здѣсь соотношеніе цѣнъ довольно измѣнчиво. Цѣны тамъ то выше, что ниже харбинскихъ, въ зависимости отъ того, куда въ данный моментъ преимущественно направляется тотъ или иной хлѣбъ: если на Владивостокъ, то цѣны немного выше, если на Дайренъ, то ниже **).

Изъ сказаннаго мы убѣждаемся, что *соотношеніе* хлѣбныхъ цѣнъ на пространствѣ Сѣверной Маньчжуріи опредѣляется, главнымъ образомъ, желѣзнодорожными тарифами.

Цѣны сроковыхъ сдѣлокъ.

Кромѣ торговли наличнымъ хлѣбомъ, о цѣнахъ на который до сихъ поръ шла рѣчь, въ крупныхъ центрахъ Маньчжуріи значительное распространеніе получили сроковыя сдѣлки. Послѣднія раздѣляются на три категоріи: 1-й срокъ —съ исполненіемъ въ первое 15-е число, 2-й срокъ—второе 15-е число и 3-й срокъ—третье 15-е число. Значительная часть этихъ сдѣлокъ носитъ фиктивный характеръ и является, по существу, игрой на разницу. Тутъ проявляется свойственная китайцамъ страсть къ азарту. Тѣмъ не менѣе, цѣны этихъ сдѣлокъ довольно симптоматичны: сравненіе ихъ съ одновременными наличными до извѣстной степени опредѣляетъ настроеніе биржи и показываетъ, какъ оцѣниваетъ преобладающая масса продавцовъ и покупателей торговую ситуацію ближайшихъ мѣсяцевъ и преобладающимъ направленіемъ грузового потока.

Поэтому не безполезно познакомиться съ характерными особенностями сроковыхъ цѣнъ. Для этого въ нижеприведенной таблицѣ приведены наличныя и сроковыя цѣны на бобы и пшеницу по ежедневнымъ котировкамъ Фуцзядянской биржи въ серебряныхъ долларахъ за пудъ, въ среднихъ выводахъ по полумѣсяцамъ съ начала послѣдней кампаніи, т.-е. съ 1-го августа 1921 года.

---

*) Впрочемъ, цѣны на пшеницу иногда отклоняются немного спросомъ со стороны мѣстныхъ мельницъ.

**) Характернымъ примѣромъ этого правила можетъ служить Бодунэ: гаолянъ, который идетъ оттуда только на югъ, тамъ всегда выше Харбина, а пшеница въ періоды ея тяготѣнія къ Харбину котировалась ниже.

Эти же данныя послужили матеріаломъ для діаграммы № 20.

Мѣсяцы.	Числа.	Среднія цѣны въ серебряныхъ долларахъ за пудъ по ежедневнымъ котировкамъ Фуцзядянской биржи за кампанію 1921—1922 гг.							
		БОБЫ.				ПШЕНИЦА.			
		Наличные.	1-й срокъ.	2-й срокъ.	3-й срокъ.	Наличная.	1-й срокъ	2-й срокъ.	3-й срокъ.
Августъ	1—15	92,0	91,2	89,5	85,5	132,8	124,6	119,1	115,3
	16—31	86,7	84,1	82,7	78,5	136,8	126,6	122,6	120,9
Сентябрь	1—15	88,8	87,9	84,9	78,0	145,3	142,1	133,6	129,0
	16—30	92,1	90,2	85,5	83,0	154,7	149,3	142,8	138,7
Октябрь	1—15	106,4	(104,9)	96,2	91,2	160,9	157,9	151,4	141,8
	16—31	92,6	89,5	84,3	83,3	144,2	142,1	134,9	130,4
Ноябрь	1—15	89,6	89,4	85,2	83,2	141,7	139,4	135,6	132,5
	16—30	88,5	86,3	84,5	85,3	150,3	141,8	138,2	139,2
Декабрь	1—15	89,4	89,2	88,4	88,6	155,2	151,6	148,2	148,2
	16—31	89,1	89,0	89,8	90,7	149,9	147,7	147,7	148,7
Январь	1—15	89,1	88,8	90,2	91,5	150,7	146,2	147,6	150,6
	16—31	(90,2)	(90,0)	(91,9)	(93,6)	156,3	(154,0)	(155,3)	(156,3)
Февраль	1—15	97,2	97,8	98,7	99,5	169,0	168,4	168,8	170,1
	16—28	107,7	109,5	109,4	110,1	176,2	177,0	177,1	177,2

Какъ видимъ, сроковыя цѣны по отношенію къ наличнымъ большею частью располагаются въ своемъ естественномъ порядкѣ: всего ближе къ нимъ цѣны 1-го срока и всего дальше—цѣны 3-го. Лишь въ моменты перехода отъ одной тенденціи къ другой (отъ повышенія къ пониженію и наоборотъ) этотъ порядокъ иногда спутывается. Но, въ общемъ, всѣ сроковыя цѣны въ своихъ повышеніяхъ и пониженіяхъ довольно близко копируютъ наличныя.

Что касается настроенія биржи за послѣднюю кампанію, то приведенныя данныя рисуютъ такую картину. Вся первая ея половина, несмотря на повышательную тенденцію наличныхъ цѣнъ, прошла при значительно болѣе низкихъ сроковыхъ цѣнахъ. Разница между цѣнами 3-го срока и наличными за періодъ августъ—октябрь колебалась для пшеницы между 15 и 20 и для бобовъ между 6 и 15 центами въ пользу наличныхъ. На первый взглядъ это можетъ показаться признакомъ ожиданія биржей значительнаго пониженія цѣнъ въ ближайшемъ будущемъ. На дѣлѣ тутъ вліяло много и другихъ побочныхъ моментовъ, начиная со спекуляціи и кончая потребностью въ деньгахъ нѣкоторыхъ круговъ, которые стремились получить ихъ въ видѣ задатковъ по сроковымъ продажамъ. Во всякомъ случаѣ, пониженія цѣнъ не послѣдовало, если не считать короткаго паденія послѣ чисто-спекулятивнаго бума, разыгравшагося въ 1-й половинѣ октября. Цѣны продолжали сильно расти и, продавцамъ на срокъ пришлось понести порядочныя потери. Напримѣръ, въ 1-й половинѣ августа пшеница на 3-й срокъ продавалась въ среднемъ по 115,3 цента, а цѣна дня исполненія сдѣлокъ (15 октября) была около 150 центовъ; бобы на тѣхъ же сдѣлкахъ дали разницу свыше 10 центовъ на пудѣ.

Переломъ въ настроеніи наступилъ: для бобовъ въ первой половинѣ декабря, а для пшеницы — въ январѣ. Съ тѣхъ поръ до момента написанія этого (1-я половина марта), на-ряду съ твердой позиціей наличныхъ цѣнъ, сроковыя тоже держатся, въ общемъ, выше ихъ. Лишь за послѣдніе дни намѣтилась какъбудто обратная тенденція.

Факторы, опредѣляющіе абсолютную высоту хлѣбныхъ цѣнъ.

Уже изъ предыдущаго отчасти выяснилось, что *абсолютный* уровень хлѣбныхъ цѣнъ въ Маньчжуріи обусловливается весьма многими моментами. Главнѣйшимъ изъ нихъ — особенно по отношенію бобовъ — слѣдуетъ признать спросъ, который въ силу своеобразнаго географическаго положенія Маньчжуріи, особаго характера ея экспорта (доминирующая роль бобовъ) и настоящей неопредѣленности міровой конъюнктуры заключаетъ въ себѣ особенно много непредвидимаго.

Для бобовъ вліяніе спроса опредѣляется, главнымъ образомъ, ситуаціей мѣстной, дайренской и японской маслобойной промышленности, которая, въ свою очередь, зависитъ отъ чрезвычайно многихъ обстоятельствъ. Продуктами этой промышленности являются масло и жмыхи. Спросъ и цѣны на бобовое масло въ значительной степени зависятъ отъ положенія хлопково-маслобойной промышленности Соединенныхъ Штатовъ, такъ какъ хлопковое масло является главнымъ конкурентомъ бобоваго. Потребителемъ жмыховъ является, главнымъ образомъ, Японія, въ которой они идутъ на удобреніе рисовыхъ полей. Поэтому повышеніе цѣны на рисъ способно сильно увеличить потребность въ жмыхахъ и наоборотъ. Частичный спросъ на бобы и продукты ихъ переработки предъявляютъ также Китай, Америка и Европа.

Спросъ на пшеницу носитъ въ данный моментъ еще болѣе неурегулированный характеръ. Онъ опредѣляется, главнымъ образомъ, потребностью мѣстной и южно-маньчжурской мукомольной промышленности, русскаго Дальняго Востока, Японіи и отчасти Европы. Но экспортъ въ послѣднюю, благодаря мѣняющейся по годамъ и пестрой даже въ предѣлахъ одного года натурѣ маньчжурской пшеницы, отличается замѣтнымъ непостоянствомъ. Экспортеры не особенно охотно работаютъ съ пшеницей, какъ съ весьма капризнымъ хлѣбомъ.

Гаолянъ, какъ уже сказано, въ случаѣ недорода въ Китаѣ вывозится туда. Были единичные случаи отправки его въ Америку для выгонки спирта. Спросъ на него, если не считать внутренняго Маньчжурскаго рынка, еще менѣе регуляренъ, чѣмъ на бобы и пшеницу.

Совокупность воздѣйствія всѣхъ этихъ многообразныхъ, большей частью совершенно постороннихъ для Маньчжуріи факторовъ и опредѣляетъ интенсивность спроса.

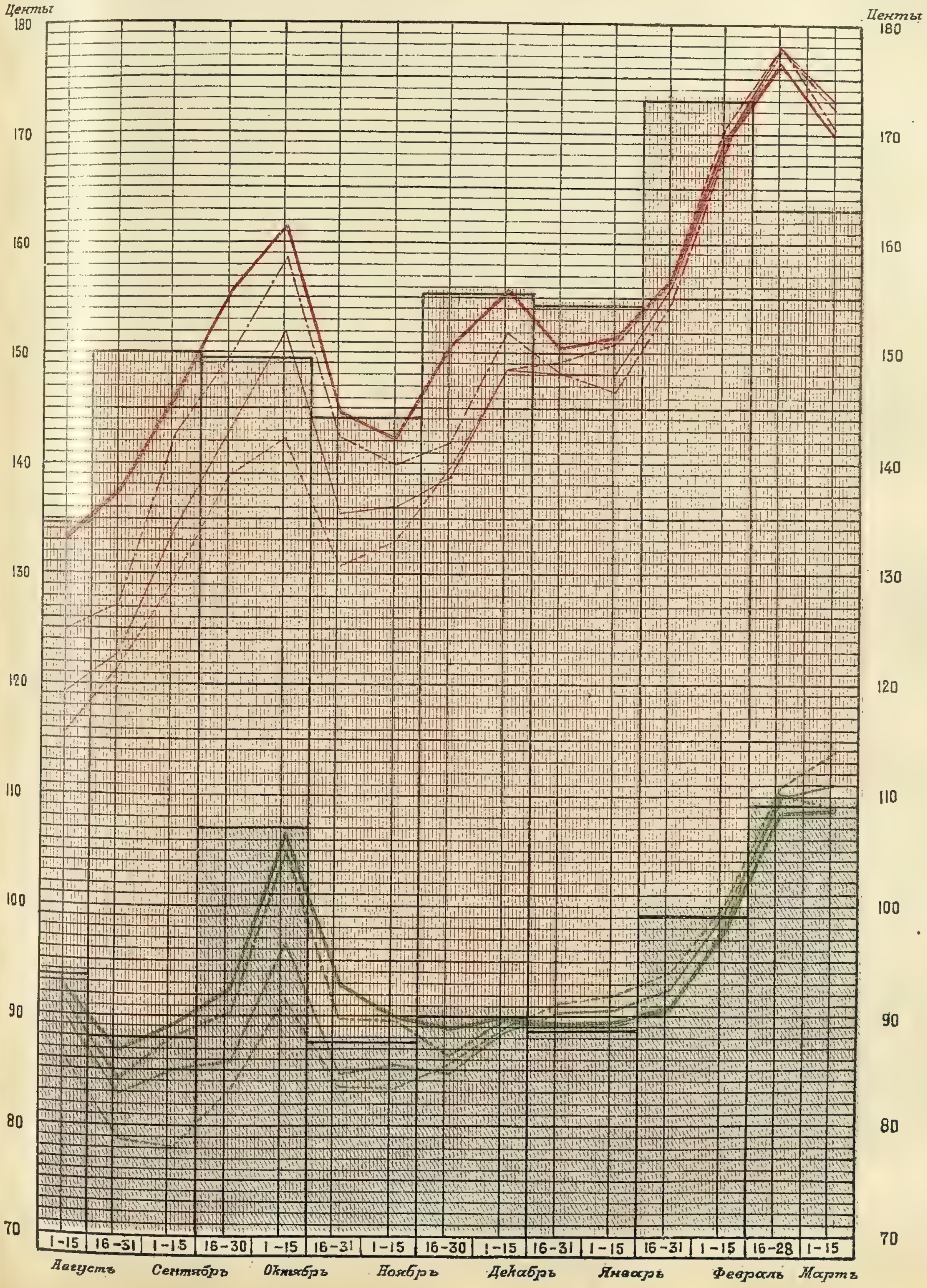
Діаграмма № 20.

Среднія по полумѣсяцамъ цѣны на пшеницу и бобы, наличные и на 1-й, 2-ой и 3-ій сроки, по сравненію съ цѣнами въ день выполненія срочныхъ сдѣлокъ (къ 15-му каждаго мѣсяца) на Харбинской биржѣ.

I Пшеница: наличная, на 1-ый срокъ, на 2-ой срокъ, на 3-ій срокъ.

II Бобы: наличные, на 1-ый срокъ, на 2-ой, на 3-ій срокъ.

Въ центахъ мексиканскаго доллара за пудъ.



Предложенiе, опредѣляемое размѣрами мѣстнаго урожая, имѣетъ, поскольку можно судить объ этомъ на основанiи знакомства съ исторiей хлѣбной торговли въ Маньчжурiи, меньшее влiянiе на абсолютную высоту хлѣбныхъ цѣнъ. Здѣсь почти не бываетъ слишкомъ сильныхъ и всеобщихъ недородовъ, которые могли бы вызвать черезчуръ острый недостатокъ въ данномъ хлѣбѣ. Съ другой стороны, даже и хорошiй урожай съ легкостью можетъ быть реализированъ при благопрiятныхъ условiяхъ спроса даже по повышеннымъ цѣнамъ. Нѣкоторое исключенiе представляетъ, пожалуй, пшеница: недородъ ея— а она какъ-разъ болѣе, чѣмъ бобы и гаолянъ, подвержена недородамъ—можетъ вызвать соотвѣтственное повышенiе цѣнъ. Но едва ли можно заключить обратное: хорошiй урожай далеко не всегда поведетъ къ пониженiю.

Кромѣ этихъ факторовъ, на уровень хлѣбныхъ цѣнъ въ Маньчжурiи имѣютъ большее или меньшее, прямое или косвенное влiянiе и такiе моменты, какъ курсъ дяо и даяна, биржевая игра и спекуляцiя, желѣзнодорожные тарифы и морскiе фрахты, пошлины и налоги, сдержанность или, наоборотъ, спѣшность производителей въ реализацiи урожая, и многiе другiе.

До описанiя обстановки и условiй, въ которыхъ протекаетъ транспортъ хлѣбныхъ грузовъ въ Сѣверной Маньчжурiи, необходимо привести цифровыя данныя о распредѣленiи вывозного торговаго хлѣбнаго фонда Сѣверной Маньчжурiи по способамъ транспорта и вывознымъ направленiямъ.

Вывезенный изъ района К. В. ж. д. за послѣднiя одиннадцать лѣтъ хлѣбъ распредѣлился слѣдующимъ образомъ*):

Годы.	Всего вывезено.	Въ томъ числѣ					
		По желѣзной дорогѣ.	Изъ нихъ.			Водою.	Гужомъ на югъ.
			На Ю.-М. ж. д.	На Уссур. ж. д.	На Забайк. ж. д.		
	Милліоны пудовъ.						
1911	61	39,9	3,3	35,1	1,5	6	15
1912	50	29,9	2,2	26,8	0,9	5	15
1913	51	29,6	2,3	27,1	0,2	6	15
1914	52	27,2	3.8	23,3	0,1	7	18
1915	63	44,1	9,7	34,3	0,1	3	16
1916	53	33,3	8,4	24,7	0,2	2	18
1917	74	52,4	16,3	32,0	4,1	2	20
1918	66	39,4	28,4	10,6	0,4	1	25
1919	75	33,6	20,3	11,5	1,8	1	41
1920	112	53,6	47,0	6,1	0,5	2	56
1921	124	77,1	50,3	25,7	1,1	2	45

---

*) Подсчеты водного и гужевого вывоза носятъ лишь приблизительный характеръ

Кромѣ количествъ, показанныхъ въ этой таблицѣ, подвезено на ст. Маньчжурія хлѣбныхъ грузовъ: въ 1911 г.—318 тыс. пуд., въ 1912 г.—208 тыс. пуд., въ 1913 г.—358 тыс. пуд., въ 1914 г.—429 тыс. пуд., въ 1915 г.—326 тыс. пуд., въ 1916 г.—580 тыс. пуд., въ 1917 г.—758 тыс. пуд., въ 1918 г.—851 тыс. пуд., въ 1919 г.—2.400 тыс. пуд., въ 1920 г.—2.312 тыс. пуд. и на ст. Пограничная—въ 1911 г.—86 тыс. пуд., въ 1912 г.—77 тыс. пуд., въ 1913 г.—100 тыс. пуд., въ 1914 г.—158 тыс. пуд., въ 1915 г.—259 тыс. пуд., въ 1916 г.—354 тыс. пуд., въ 1917 г.—566 тыс. пуд., въ 1918 г.—667 тыс. пуд., въ 1919 г.—913 тыс. пуд., въ 1920 г.—617 тыс. пуд., въ 1921 г.—583 тыс. пуд.; значительная часть этихъ грузовъ затѣмъ переотправлялась черезъ русскую границу.

Кромѣ того, нѣкоторое количество хлѣбныхъ грузовъ ежегодно вывозится гужомъ на западъ—черезъ р. Нонни—въ Монголію и на востокъ—въ пограничные районы Приморской области; установить точные размѣры этого вывоза весьма затруднительно, но едва ли онъ можетъ быть исчисленъ въ среднемъ въ цифрѣ большей, нежели 2 милл. пуд. въ годъ въ обоихъ направленіяхъ.

Подробное распредѣленіе хлѣба, вывезеннаго изъ района К. В. ж. д. за послѣдній годъ—1921—по видамъ, направленіямъ и способу транспорта, представлено ниже.

Вывезено въ 1921 году (въ милл. пудовъ):

НАПРАВЛЕНІЯ.	Пшеница.	Мука.	Бобы.	Жмыхи.	Проч. хлѣба.	Всего.
По желѣзной дорогѣ:						
черезъ Чанчунь	13,2	4,8	26,9	2,7	2,7	50,3
» Пограничную	5,7	0,5	13,3	5,8	0,4	25,7
» Маньчжурію	0,4	0,4	—	—	0,3	1,1
	19,3	5,7	40,2	8,5	3,4	77,1
По р. Сунгари на Амуръ . . .	1,4	—	0,1	—	0,3	1,8
Гужомъ на югъ	9,0	—	24,0	—	12,0	45,0
Всего. . . .	29,7	5,7	64,3	8,5	15,7	123,9

Кромѣ того, подвезено къ ст. Маньчжурія 0,5 и къ ст. Пограничная 0,6 милл. пуд., изъ которыхъ значительная часть переотправлена въ Сибирь. Далѣе, значительное количество (предположительно—2 м. п.) вывезено гужомъ въ Монголію и южное Приморье.

VI.

ТОРГОВЛЯ ХЛѢБОМЪ и ТРАНСПОРТЪ.

Сѣверная Маньчжурія обладаетъ всѣми тремя видами путей сообщенія: рельсовыми, водными и грунтовыми (см. схему транспорта № 21). Всѣ три вида путей используются для перевозки хлѣба; однако, говорить о томъ, что водные и грунтовые пути служатъ въ качествѣ подъѣздныхъ къ желѣзной дорогѣ, возможно лишь съ большими оговорками.

Основная водная артерія—р. Сунгари—издавна лишь частью доставляла грузы къ рельсамъ, частью же, наоборотъ, увозила грузы отъ желѣзной дороги, доставляя ихъ въ русское Пріамурье. Лишь въ самые послѣдніе годы, подъ вліяніемъ временныхъ условій, вывозъ хлѣба по Сунгари на сѣверъ почти совершенно прекратился и весь собираемый въ районѣ нижняго плеса хлѣбъ попадаетъ полностью на линію К. В. ж. д. Съ возстановленіемъ снабженія русскаго Дальняго Востока маньчжурскимъ хлѣбомъ при разрушенномъ желѣзнодорожномъ транспортѣ, несомнѣнно, еще большая, чѣмъ ранѣе, часть отправляемаго хлѣба двинется туда воднымъ путемъ, минуя желѣзную дорогу.

Грунтовые пути Сѣверной Маньчжуріи, вскорѣ послѣ начала эксплоатаціи К. В. ж. д., являясь подъѣздными путями къ линіи дороги, одновременно начали обслуживать—сперва небольшой, а затѣмъ все возраставшій, — гужевой вывозъ изъ района К. В. ж. д. Со времени европейской войны, и особенно въ кампаніи 1919—1920 и 1920—1921 г., количество хлѣбныхъ грузовъ, вывозимыхъ изъ района К. В. ж. д. на югъ гужомъ, рѣзко увеличилось, и гужъ лишь на половину обслуживалъ подвозъ къ К. В. ж. д., наполовину же отнималъ отъ нея грузы.

Послѣ тарифныхъ мѣропріятій 1921 г. гужъ вновь сократился и въ кампанію 1921—1922 г., главнымъ образомъ, работалъ по подвозу грузовъ къ линіи К. В. ж. д.

1. Гужевыя перевозки.

Слабая обслуженность Сѣверной Маньчжуріи желѣзнодорожными и водными (съ паровымъ транспортомъ) путями обусловила весьма значительные радіусы гужевого подвоза хлѣба къ станціямъ и пристанямъ. (Схема районовъ тяготѣнія № 22).

Разстоянія, на которыхъ совершается подвозъ хлѣба къ главнѣйшимъ хлѣботорговымъ станціямъ и пристанямъ, таковы:

ст. Цицикаръ . . до 280 в. на сѣв.-вост. и 100 в. на юго-зап.
» Аньда. . . . » 280 » » » » » 130 » » » »
» Маньгоу. . . » 180 » » » » » 110 » » » »
» Харбинъ . . » 320 » » » » » 40 » » » »
» Ашихэ . . . » 60 » » » » » 20 » на югѣ. . .

ст. Уцзимихэ . .	до 100 в.	на сѣв. . . .	и 60 в.	на югѣ.
» Хайлинъ . .	» 170 »	» »	» 100 »	» »
» Мулинь. . .	» 160 »	» »	» 40 »	» »
» Шуанченпу .	» 110 »	на зап . . .	» 60 »	на вост. . .
» Санчахэ . . .	» 160 »	» »	» 100 »	» »
» Таолайчжао и Лаошаогоу	» 160 »	» »	» 100 »	» »
» Яомынь . . .	» 180 »	» »	» 110 »	» »
пр. Синдянъ и Няоэрхэ .	до 60 в.			
» Сансинъ	» 120 »	на югѣ	и 50 в.	на сѣв.
» Цзямусы	» 160 »	» вост.	» 50 »	» »
» Фугдинъ	» 100 »	» югѣ.		

Грунтовые пути.

Гужевое передвиженіе хлѣба отъ производителя до станціи представляетъ либо доставку хлѣба на станцію непосредственно земледѣльцемъ, либо сначала доставку отъ земледѣльца къ торговцу въ уѣздномъ торговомъ центрѣ и затѣмъ уже доставку торговцемъ изъ уѣзднаго центра къ станціи.

Доставка хлѣба къ уѣздному центру, а также изъ ближайшихъ деревень къ станціи, производится по небольшимъ дорогамъ проселочнаго или даже полевого типа, въ безчисленномъ количествѣ прорѣзывающимъ поля Сѣверной Маньчжуріи; наоборотъ, доставка къ станціи изъ уѣздныхъ центровъ, а также доставка къ станціи изъ отдаленныхъ селеній, происходитъ по дорогамъ трактоваго типа; благодаря тому, что направленій передвиженія хлѣба не такъ много, число трактовыхъ дорогъ сравнительно не велико.

Какъ общее правило, состояніе дорогъ и проселочныхъ, и трактовыхъ весьма неудовлетворительно, что объясняется характеромъ грунта и ихъ неустроенностью. На многихъ изъ дорогъ производятся нѣкоторыя улучшенія: строются мосты, устраиваются гати, производится подсыпка полотна и т. д. Всѣ эти мѣры, однако, дѣйствительны лишь на короткіе сроки; черезъ нѣкоторое время послѣ исправленія дорога вновь становится непроѣзжей. Лишь на весьма немногихъ участкахъ производится основательный ремонтъ грунтовыхъ путей и достигается ихъ улучшеніе. Изъ дорогъ, которыя основательно отремонтированы (на средства коммерсантовъ) и находятся въ удовлетворительномъ состояніи, слѣдуетъ отмѣтить весьма важную дорогу Байцюаньсянь—ст. Аньда (120 верстъ); напротивъ, пролегающая по болотамъ дорога изъ того же Байцюаньсяня въ Цицикаръ въ лѣтнее время совершенно недоступна для движенія арбъ; въ очень плохомъ состояніи находятся и многія изъ короткихъ путей, соединяющихъ станціи съ окрестными торговыми и административными центрами, какъ, напримѣръ, дороги между ст. Ашихэ и Ачэнсянь (3 версты) или между ст. Дуйциньшань и гор. Хуланчень (18 верстъ).

Дороги одинаково плохи и въ гористыхъ, и въ равнинныхъ мѣстностяхъ—особенно на низкихъ мѣстахъ, гдѣ изобилуетъ вода. Совершенно непроѣзжими становятся дороги въ періодъ лѣтнихъ ливней—въ іюлѣ и августѣ. Наоборотъ, малое количество осадковъ зимою, благодаря чему нерѣдко снѣжный покровъ совершенно отсутствуетъ, создаетъ благопріятныя условія для колеснаго движенія въ теченіе четырехъ-пяти зимнихъ мѣсяцевъ (начало ноября—конецъ марта).

Поэтому, по всей Сѣверной Маньчжуріи движеніе груженыхъ арбъ съ полной нагрузкой происходитъ лишь въ зимнее время, при мерзлой почвѣ и покрытыхъ прочнымъ ледянымъ покровомъ рѣкахъ и болотахъ. Какъ только земля оттаетъ, всюду на лѣто нагрузка арбъ уменьшается больше, чѣмъ на половину, а по нѣкоторымъ путямъ грузовое движеніе—особенно въ періодъ лѣтнихъ дождей—совершенно пріостанавливается. Лишь въ годы съ очень сухимъ лѣтомъ (какъ, напримѣръ, 1921 г.), являющіеся исключеніемъ, лѣтнее грузовое движеніе сохраняетъ значительные размѣры. Кромѣ крайне плохого состоянія дорогъ, на сокращеніе до ничтожныхъ размѣровъ лѣтняго грузового движенія, конечно, оказываетъ вліяніе и то, что въ это время и животныя, и люди заняты на полевыхъ работахъ.

Всѣ трактовые пути Сѣверной Маньчжуріи могутъ быть раздѣлены на нѣсколько типовъ.

Одни изъ нихъ соединяютъ станціи и пристани съ периферіей районовъ тяготѣнія къ этимъ станціямъ и пристанямъ, расходясь по радіусамъ отъ станцій и пристаней. Для станцій западной и восточной линій эти тракты-радіусы, сообразно общему направленію грузового потока въ странѣ на югъ, длиннѣе на сѣверъ отъ станціи, чѣмъ на югъ; въ нижнемъ плесѣ р. Сунгари они, въ зависимости отъ общаго рельефа мѣстности и распространенія земледѣлія,—длиннѣе на югъ, нежели на сѣверъ; на южной линіи тракты-радіусы длиннѣе на западъ и короче на востокъ, что обусловливается наличіемъ на юго-востокѣ линіи Гиринъ-Чанчунской жел. дор., отвлекающей къ себѣ грузы изъ уѣздовъ, расположенныхъ въ углу между южной и восточной линіей Кит. Вост. жел. дор. и находящимися на востокѣ горными хребтами.

Другіе трактовые пути пролегаютъ вдоль западной, восточной и южной линій Кит. Вост. жел. дор. и воднаго пути по Сунгари, подъ острымъ угломъ къ направленію линіи или рѣки, а иногда и параллельно съ нимъ; эти пути обслуживаютъ какъ движеніе мѣстнаго характера между отдѣльными станціями и пристанями, такъ и сообщеніе этихъ пунктовъ и ихъ районовъ съ областными центрами—Харбиномъ и Чанчунемъ.

Чѣмъ равномѣрнѣе распредѣлены отправки желѣзнодорожной станціи или пристани въ обѣ стороны отъ нея, тѣмъ симметричнѣе получается фигура района тяготѣнія и тѣмъ больше направленія грунтовыхъ путей, подвозящихъ грузъ, приближаются къ единому—перпендикулярному къ линіи или рѣкѣ. Напротивъ, чѣмъ больше преобладаетъ какое-нибудь одно направленіе грузового потока по желѣзной дорогѣ или рѣкѣ, тѣмъ менѣе симметричны фигуры районовъ тяготѣнія и тѣмъ больше пути подвоза отклоняются отъ типа перпендикуляровъ и даютъ съ желѣзной дорогой или рѣкой все болѣе острые углы. Мощные грузовые желѣзнодорожные и рѣчные потоки сбиваютъ пути подвоза въ томъ же направленіи, въ какомъ влекутъ грузы они сами.

При движеніи хлѣба по желѣзной дорогѣ на югъ съ западной и восточной линіи—грузы, вслѣдствіе конфигураціи линіи, огибаютъ уголъ, въ то время, какъ грузы, слѣдующіе гужомъ, срѣзаютъ этотъ уголъ, проходя болѣе короткія разстоянія.

Когда желѣзнодорожные тарифы вступаютъ въ конфликтъ съ требованіями жизни и когда есть налицо благопріятныя условія для развитія дальняго гужа, подвозъ къ ближайшимъ станціямъ уступаетъ мѣсто болѣе далекимъ гужевымъ перевозкамъ по трактамъ, идущимъ подъ острымъ угломъ къ линіи, а при особо неблагопріятныхъ условіяхъ—сходящіяся подъ острымъ угломъ направленія гужевого и рельсоваго пути переходятъ въ параллельныя, какъ это случилось въ Сѣверной Маньчжуріи.

Китайская Восточная желѣзная дорога въ прежнее время стремилась высокими тарифами преградить движеніе хлѣба на югъ и доступъ импортнымъ товарамъ съ юга. Въ отвѣтъ на это хлѣбъ началъ, минуя желѣзную дорогу, вывозиться на югъ арбами, а импортные грузы арбами же ввозиться съ юга.

Если гужевое передвиженіе хлѣба параллельно желѣзной дорогѣ отнимаетъ у нея грузы, то подвозъ ихъ къ желѣзной дорогѣ по путямъ подъ острымъ угломъ сокращаетъ пробѣги грузовъ по ней; то и другое движеніе вредно для желѣзной дороги, которая, заботясь о развитіи своего грузооборота, будетъ всегда стремиться къ замѣнѣ дальняго гужевого транспорта ближнимъ, подвозящимъ грузы къ ближайшимъ къ мѣсту производства грузовъ станціямъ.

Строгое раздѣленіе грунтовыхъ дорогъ на пути, подвозящіе грузы къ желѣзной дорогѣ и отнимающіе отъ нея (или сокращающіе пробѣги по ней), —невозможно: нѣкоторые участки дорогъ одновременно должны быть причислены къ обоимъ указаннымъ типамъ; многія дороги на различныхъ участкахъ должны быть отнесены къ различнымъ типамъ.

Наиболѣе многочисленными являются пути первой группы.

Въ Цицикарскомъ районѣ важнѣйшими подъѣздными путями являются: 1) Нунцзяньсянь (Мэргэнь) — Цицикаръ, 2) Цзинсинсянь — Цицикаръ и 3) Байцюаньсянь—Цицикаръ. Первый изъ нихъ (около 220 верстъ)*) пролегаетъ вдоль р. Нонни, постепенно поднимаясь отъ Цицикара къ перевалу черезъ Малый Хинганъ (далѣе Мэргэня). Этотъ трактъ составляетъ часть оживленнаго тракта на Хэйхэ (Сахалянъ)—Благовѣщенскъ; лѣтомъ съ этимъ трактомъ конкурируетъ р. Нонни, имѣющая большое джоночное движеніе отъ устья до Мэргэня и выше. Трактъ Цзинсинсянь—Цицикаръ (около 80 вер.) соединяетъ съ желѣзной дорогой и гор. Цицикаромъ колонизуемый районъ Цзинсинсяня, который имѣетъ также отчасти тяготѣніе къ Таоканьфу. Этотъ трактъ вмѣстѣ съ другими обслуживаетъ сообщеніе Цицикара съ Монголіей. Трактъ Байцюаньсянь — Цицикаръ (180 верстъ) служитъ для подвоза хлѣба къ Цицикару изъ богатаго Байцюаньсяньскаго района и составляетъ часть стараго административнаго тракта, шедшаго съ юга на Ашихэ—Хуланченъ—Цицикаръ.

Въ Аньдинскомъ районѣ выдѣляются ведущіе къ ст. Аньда тракты: изъ Байцюаньсяня, черезъ г. Аньдасянь (120 вер.), изъ Цингансяня (70 верстъ.), изъ Сандаогоу (140 верстъ), изъ Ванкуйсяня (120 верстъ), изъ Хайлунсяня (200 вер.) и другіе.

Трактъ Байцюаньсянь—ст. Аньда (120 вер.) имѣетъ весьма важное значеніе, такъ какъ онъ даетъ самый близкій выходъ на желѣзную дорогу хлѣбу изъ этого богатаго района (купцы Байцюаньсяня пропускаютъ черезъ свои руки около 15 милл. пуд. хлѣба въ годъ). Трактъ этотъ десять лѣтъ тому назадъ былъ приведенъ въ порядокъ и—составляя исключеніе—находится въ удовлетворительномъ состояніи. Остальные тракты соединяютъ со ст. Аньда торговые центры, находящіеся въ глубинѣ страны, служа для подвоза хлѣба и для доставки въ уѣзды разныхъ товаровъ, необходимыхъ въ быту китайскаго крестьянина.

---

*) Длина трактовъ всюду взята округленной.

Къ ст. Сяохаоцзы ведетъ путь изъ г. Линдянь-сяня (40 вер.), районъ котораго еще не законченъ колонизацiей, этотъ путь составляетъ часть пути на Бодунэ и Чанчунь.

Къ ст. Маньгоу доставка хлѣба производится по трактамъ отъ Ларсисяня (30 верстъ), отъ Сандаогоу (150 верстъ) и Чжаочжоусяня и Чжаодунсяня (100 вер.); эти тракты —того же характера, что и ведущiе къ станцiи Аньда; послѣднiй изъ нихъ составляетъ часть большого тракта на Чанчунь, по которому въ минувшiя кампанiи шла массовая перевозка хлѣба.

Въ Харбинскомъ районѣ къ ст. Дуйциньшань ведетъ дорога (18 вер.) отъ гор. Хуланчена (далѣе—отъ Суйхуасяня) съ переправой черезъ рѣку Хуланхэ; вблизи переправы, такъ же какъ и на ближайшихъ трехъ верстахъ отъ станцiи —на низкихъ мѣстахъ,—лѣтнее движенiе крайне затруднительно.

Къ Харбину ведетъ рядъ путей изъ засунгарiйскихъ уѣздовъ, отчасти сливающихся на переправѣ черезъ р. Сунгари, изъ которыхъ важнѣйшiе: путь изъ Хайлунсяня—черезъ Суйхуасянь—Хуланченъ (220 верстъ), составляющiй часть стараго тракта на Цицикаръ, и изъ Баянсяня (100 вер.). Правый берегъ р. Сунгари соединенъ съ Харбиномъ путемъ изъ Бинсяня (80 вер.). Два послѣднихъ тракта являются частями трактовъ, идущихъ по правому и лѣвому берегамъ рѣки Сунгари.

Въ Южномъ районѣ—на ст. Шуанченпу выходятъ тракты изъ Аченсяня (60 вер.), соединяющiй южную и восточную линiю около вершины угла, ими образуемаго, и изъ Чанчунлина (60 верстъ)—съ берега рѣки Сунгари; къ ст. Цайцзыгоу—дорога (90 вер.) изъ виднаго торговаго пункта гор. Лалинченъ (на р. Лалинхэ), ранѣе тяготѣвшаго къ ст. Шуанченпу; къ ст. Санчахэ—съ запада изъ Чанчунлина (90 верстъ) и съ востока изъ города Юйшусяня (50 вер.) съ оживленнымъ подвозомъ хлѣбныхъ грузовъ изъ этого богатаго уѣзда. На ст. Таолайчжао—по кратчайшему разстоянiю—выходитъ старый трактъ изъ Бодунэ (110 вер.), на которомъ, кромѣ арбяного, есть и автомобильное движенiе; другой трактъ изъ Бодунэ, съ переправой черезъ р. Сунгари, ведетъ къ ст. Яомынь (120 вер.); къ Яомыню же съ сѣверо-востока подходитъ путь изъ Дехуйсяня (25 вер.), составляющiй часть пути изъ Учансяня. Всѣ пути района южной—какъ и западной—линiи проходятъ по равнинной мѣстности, отчасти всхолмленной, изрѣдка пересѣченной рѣчками и сухими оврагами.

Пути Восточнаго района проходятъ по гористой мѣстности, часто имѣютъ крутые подъемы и спуски и пересѣкаютъ бурные рѣчки и ручьи. Дороги этого района имѣютъ преимущественное направленiе по долинамъ рѣчекъ. Важнѣйшими изъ грунтовыхъ путей, ведущихъ къ станцiямъ восточной линiи, являются: 1) дорога отъ Бинсяня на ст. Ашихэ (60 вер.), 2) соединяющiй побережье р. Сунгари съ восточной линiей путь вдоль рѣки Маянхэ отъ г. Фанчженсяня черезъ Тунбинсянь на ст. Уцзимихэ (90 верстъ), который обслуживаетъ многообѣщающiй колонизуемый районъ Тунбинсяня; пути вдоль рѣки Муданьцзянъ: 3) къ ст. Хайлинъ—съ юга, отъ г. Нингуты (30 вер.) и 4) къ ст. Муданьцзянъ—съ сѣвера—отъ г. Сансина (около 250 вер.); эти дороги составляютъ часть стариннаго тракта, шедшаго съ юга черезъ Гиринъ на Нингуту и далѣе на сѣверъ. Для грузового движенiя значенiе сѣверной части этого тракта невелико: она восполняетъ лишь сообщенiе между Сансиномъ и Харбиномъ вдоль р. Сунгари; 5) на ст. Мулинь и Мацяохэ выходятъ пути съ сѣверо-востока, изъ Мишаньсяня, составляющiе часть пути на станц. Иманъ Уссурiйской жел. дороги, 6) къ ст. Сяосуйфынъ выходитъ съ юга дорога отъ пограничнаго города Дуннинсянь (Санчагоу), ведущая изъ Никольска-Уссурійскаго.

Изъ путей, параллельныхъ съ желѣзной дорогой, самое важное значеніе имѣетъ путь отъ Харбина до Чанчуня черезъ Шуанченпу (300 вер.); менѣе важны пути вдоль западной линіи—между Цицикаромъ и Харбиномъ и вдоль восточной линіи. Параллельно рѣкѣ Сунгари—въ ея нижнемъ теченіи—также идетъ гужевой трактъ на Харбинъ.

Наиболѣе оживленнымъ изъ этихъ путей является первый, по которому въ послѣднія зимы ежедневно проходило отъ 1,000 до 2,000 арбъ въ каждомъ направленіи; этимъ трактомъ шли товары «цза-хо» въ Харбинъ, и хлѣбъ въ Чанчунь. Въ кампанію 1921—1922 гг. значеніе тракта пало въ связи съ общимъ сокращеніемъ гужа. Тракты вдоль западной и восточной линіи прежде работали живо, обслуживая, какъ сообщеніе съ Харбиномъ, такъ и мѣстныя перевозки; паденіе гужа послѣ мѣропріятій Китайской Восточной желѣзной дороги 1921 года сказалось и на этихъ путяхъ сокращеніемъ ихъ работы. Пути вдоль Сунгари восполняютъ работу рѣки Сунгари; значительныя разстоянія и сравнительная дороговизна гужа заставляютъ коммерсантовъ стремиться вывезти съ Сунгари весь хлѣбъ и завезти сюда всѣ товары лѣтомъ—водою; зимнимъ путемъ здѣсь совершаются только срочныя грузовыя перевозки болѣе или менѣе случайнаго характера.

Подъ острыми углами сходятся къ желѣзной дорогѣ многіе пути въ районѣ Харбина, южной линіи и Чанчуня.

Аньдинскій и отчасти Цицикарскій районы связаны съ Харбиномъ путемъ отъ Байцюаньсяня, черезъ Цингансянь, Лансисянь и Хуланченъ, съ которымъ на восточномъ участкѣ сливается нѣсколько путей, ведущихъ отъ уѣздныхъ центровъ (Хайлунсяня, Суйхуасяня и др.) Эти же районы имѣютъ рядъ путей, выходящихъ либо непосредственно къ Чанчуню, либо къ станціямъ южной линіи. Таковы пути, выходящіе изъ Линдяньсяня, Байцюаньсяня, Цингансяня, Суйхуасяня и др., пересѣкающіе западную линію возлѣ станцій Сяохаоцзы, Аньда, Маньгоу и Дуйциньшань; затѣмъ—слѣдующіе черезъ Чжаочжоусянь, Чжаодунсянь, Бодунэ, Чанчунлинъ, Тайцзы и другіе пункты,—вблизи рѣки Сунгари—и встрѣчающіеся съ желѣзной дорогой на всемъ участкѣ отъ Шуанченпу до Чанчуня. Восточный районъ везъ свои грузы, направляемые на югъ, черезъ Ашихэ—Шуанченпу, либо черезъ Юйшусянь—Дехуйсянь—Ямынь. Эти же пути служатъ для доставки въ Чанчунь хлѣба изъ Южнаго и Бодунэскаго района. Въ текущую кампанію эти районы везутъ часть хлѣба по перечисленнымъ путямъ въ Чанчунь, доставка же хлѣба съ западной и восточной линіи этими путями прекратилась въ связи съ общимъ паденіемъ гужа.

Отъ Юйшусяня и Дехуйсяня идутъ пути на Гиринъ-Чанчунскую желѣзную дорогу, на станціи Сяцзютай и Хуапичанъ; послѣдніе пути довольно интенсивно работаютъ и въ текущую кампанію.

Особую группу трактовъ составляютъ пути, соединяющіе центры земледѣльческой территоріи Сѣверной Маньчжуріи съ сосѣдними русскими областями, или центрами Монголіи и Барги.

Изъ этихъ путей необходимо отмѣтить трактъ отъ Цицикара на Хэйхэ (Сахалянъ)—Благовѣщенскъ (460 вер.), сначала идущій вдоль рѣки Нонни, а затѣмъ пересѣкающій Малый Хинганъ. По этому тракту, доступному для движенія автомобилей, происходитъ бойкое грузовое движеніе, особенно оживившееся въ связи съ разстройствомъ движенія на Амурской желѣзной дорогѣ и затрудненіями въ желѣзнодорожномъ транспортѣ черезъ станцію Маньчжурія.

Со станцій Мулинь и Мацяохэ—неудобными горными и болотистыми мѣстами черезъ городъ Мишаньсянь ведетъ дорога на станцію Иманъ Уссурійской желѣзной дороги, куда уѣздъ Ми-шань-сянь сбываетъ значительную часть своего хлѣба. Такого же значенія горная дорога соединяетъ станцію Сяосуйфынъ черезъ городъ Дуннинсянь со станицей Полтавкой и городомъ Никольскомъ-Уссурійскимъ.

Изъ Нингуты въ городъ Гиринъ (400 вер.) идетъ старинная горная дорога, по которой доставляется въ Гиринъ пшеница для мельницъ и другой хлѣбъ, а обратно везется разный товаръ.

Съ Монголіей и Баргой земледѣльческая территорія соединена трактомъ отъ Цицикара на Хайларъ (400 вер.)—сначала по долинѣ рѣки Ялъ, а затѣмъ черезъ Большой Хинганъ—и двумя степными дорогами изъ Цицикара на Таонаньфу (300 вер.) и отъ Бодунэ на Таонаньфу (190 вер.); по этимъ путямъ везется въ Монголію хлѣбъ и вывозится оттуда сырье.

Часть этихъ путей существуетъ издавна—прежде они обслуживали административныя нужды и передвиженіе переселенцевъ; другіе пути появились лишь въ послѣднее время, давая выходъ хлѣбу вновь колонизованныхъ мѣстностей, или направляя его къ новымъ центрамъ сбыта. Старинными трактами являются выходящіе на Гиринъ и Мукденъ пути отъ Сансина черезъ Нингуту, отъ Ашихэ на Шуанченпу и Юйшусянь и отъ Цицикара черезъ Бодунэ и Куаньченцзы. Часть этихъ трактовъ существовала еще въ XVIII столѣтіи.

Кое-гдѣ (единичные случаи) за послѣднее время дѣлались попытки установить движеніе автомобилей—пассажирскихъ и даже грузовыхъ. Движеніе автомобилей за послѣднія зимы было организовано на трактахъ Цицикаръ—Хэйхэ (Сахалянъ), Аньда — Байцюаньсянь, Харбинъ — Суйхуа, по тракту внизъ по Сунгари до пристани Цзямусы, отъ станціи Таолайчжао до Бодунэ и на нѣкоторыхъ другихъ. Какъ общее же правило, всѣ грунтовые пути обслуживаютъ движеніе лишь обычныхъ китайскихъ арбъ съ грузами и пассажирами.

Гужевой подвозъ хлѣба къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Существующій въ настоящее время въ Сѣверной Маньчжуріи гужевой транспортъ хлѣба либо является подвозомъ хлѣба къ станціямъ Кит. Вост. жел. дор. (и пристанямъ), либо гужевымъ вывозомъ хлѣба изъ района Кит. Вост. жел. дор. на внѣ его лежащія желѣзнодорожныя станціи или потребительные центры.

Каждая изъ станцій, ведущихъ хлѣбную торговлю и производящихъ отправки хлѣбныхъ грузовъ, стягиваетъ къ себѣ хлѣбъ изъ тяготѣющаго къ ней района.

Если въ каждый данный моментъ для мѣстностей, расположенныхъ вблизи линіи желѣзной дороги, бываютъ ясны преимущества сдачи хлѣба на той, а не иной (близкой или далекой) изъ сосѣднихъ станцій (что обусловливаетъ отсутствіе перекрестнаго движенія груженыхъ арбъ), то удаленныя отъ линіи мѣстности обычно везутъ свой хлѣбъ то на ту, то на другую изъ ближайшихъ станцій. Чѣмъ дальше будетъ земледѣлецъ удаленъ отъ линіи, тѣмъ чаще будетъ наблюдаться перекрестное движеніе арбъ съ хлѣбомъ, идущимъ на станціи, и больше будутъ перекрещиваться границы районовъ тяготѣнія станцій. Съ другой стороны, тамъ, гдѣ хлѣботорговыя станціи расположены рѣже и гдѣ менѣе остра конкуренція между покупателями одной или другой станціи, тамъ границы районовъ будутъ перекрещиваться меньше.

Въ нижнемъ плесѣ р. Сунгари перекрещиваніе границъ районовъ тяготѣнія наблюдается весьма рѣдко; на восточной и западной линіи оно встрѣчается гораздо чаще; на южной же линіи разграничить районы тяготѣнія отдѣльныхъ—даже большихъ—хлѣботорговыхъ станцій совершенно невозможно, и здѣсь весьма сильно перекрещиваются даже границы районовъ тяготѣнія цѣлыхъ группъ станцій.

Какъ общее правило, районы тяготѣнія вытянуты въ направленіи перпендикулярномъ къ линіи желѣзной дороги или теченію рѣки, и разница діаметровъ ихъ тѣмъ больше, чѣмъ гуще сѣть хлѣботорговыхъ станцій.

Вслѣдъ за тѣмъ, какъ Кит. Вост. жел. дор. приступила къ коммерческимъ перевозкамъ грузовъ, а станціи стали обращаться въ хлѣботорговые центры, начался гужевой подвозъ хлѣба къ станціямъ желѣзной дороги. Однако, вскорѣ же было установлено, что гужъ не только подвозитъ хлѣбъ къ ближайшимъ станціямъ Кит. Вост. жел. дор., но зачастую и къ болѣе удаленнымъ, сокращая тѣмъ самымъ пробѣги груза по желѣзной дорогѣ, а иногда (изъ района южной линіи) и вывозитъ хлѣбъ на Южно-Маньчжурскую ж. д. —въ Чанчунь и на другія станціи.

Съ теченіемъ времени гужевой вывозъ хлѣба изъ района Китайской Восточной жел. дор. все возрасталъ и сталъ серьезно конкурировать съ желѣзнодорожнымъ транспортомъ.

Постепенный ростъ гужевого вывоза на югъ (въ приблизительныхъ цифрахъ) представленъ ниже.

Вывезено гужомъ хлѣбныхъ грузовъ изъ района Кит. Вост. жел. дор. въ среднемъ:

за 1911—1915 гг. . 16 милл. пуд., или 27% всего вывезеннаго хлѣба.
» 1916 » . 18 » » » 34% » » »
» 1917 » . 20 » » » 27% » » »
» 1918 » . 25 » » » 38% » » »
» 1919 » . 41 » » » 55% » » »
» 1920 » . 56 » » » 50% » » »
» 1921 » . 45 » » » 36% » » »

Такимъ образомъ, подвозъ хлѣба (ближній гужевой транспортъ) за послѣднее десятилѣтіе въ значительной мѣрѣ уступилъ мѣсто гужевому вывозу хлѣба (дальнему транспорту). Лишь 1921 годъ знаменуетъ рѣшительное паденіе дальняго гужа.

Дальній гужевой транспортъ.

Причины, вызвавшія появленіе дальняго гужа и обусловившія его существованіе въ теченіе двухъ десятковъ лѣтъ на-ряду съ желѣзнодорожнымъ транспортомъ, коренятся въ самыхъ основахъ китайскаго крестьянскаго хозяйства.

Китайскій поселянинъ въ Сѣверной Маньчжуріи ведетъ хозяйство чистоземледѣльческаго типа. Для обработки своихъ полей, а также для полученія удобренія, крестьянинъ долженъ держать опредѣленное количество головъ скота—быковъ, лошадей и муловъ. Въ теченіе лѣта всѣ животныя заняты работой на полѣ; зимою крестьянинъ вынужденъ содержать ихъ въ стойлѣ и кормить, хотя никакой работы въ его хозяйствѣ въ это время для животныхъ нѣтъ, какъ нѣтъ ея и для самого хозяина. При такихъ условіяхъ является вполнѣ понятной готовность крестьянина заняться извозомъ въ свободное отъ полевыхъ работъ время, хотя бы за самую ничтожную плату, такъ какъ находящихся дома животныхъ все равно приходится кормить. Минимумомъ вознагражденія за перевозку грузовъ въ этихъ условіяхъ является стоимость добавочнаго усиленнаго корма, который приходится давать животнымъ въ работѣ сравнительно съ раціонами неработающаго скота, и стоимость изнашиваемаго инвентаря.

Въ такой обстановкѣ существовалъ гужъ до времени европейской войны. Дальній гужевой транспортъ въ это время былъ подсобнымъ заработкомъ пахаря, и не могъ превратиться въ постоянную профессію извозчика, такъ какъ постоянной перевозки массовыхъ грузовъ не было, и заработки отъ извоза были недостаточны. Въ это время гужъ, уже конкурируя съ желѣзною дорогою и доставляя хлѣбъ прямо на Чанчунь, все же, если и развивался, то не въ столь значительной степени.

Съ началомъ европейской войны положеніе гужа кореннымъ образомъ измѣнилось. Массовыя перевозки военныхъ грузовъ заняли безъ остатка весь подвижной составъ, и грузоотправителямъ, многіе мѣсяцы и даже годы державшимъ свои товары на станціяхъ, пришлось изыскивать исключительные способы передвиженія грузовъ. На этой почвѣ выросло и окрѣпло гужевое движеніе на далекія разстоянія. Весьма выгодныя цѣны на гужевую перевозку обусловили созданіе особаго кадра профессіоналовъ-возчиковъ, которые обзавелись большимъ количествомъ животныхъ уже спеціально для перевозки грузовъ, приспособили для перевозки товаровъ свои арбы, а мѣстами даже создали нѣчто въ родѣ объединенныхъ артелей и спеціальныхъ конторъ. Въ хозяйствѣ этихъ лицъ земледѣліе стало уже играть второстепенную роль. Развитію дальняго гужевого транспорта весьма способствовалъ также ростъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, особенно рѣзко обозначившійся съ конца 1919 года. Наибольшаго развитія дальній гужевой транспортъ достигъ въ зиму 1919—1920 гг.

Къ осени 1920 года подвижной составъ освободился изъ-подъ воинскихъ перевозокъ, и частное грузовое движеніе могло возобновиться въ полномъ объемѣ. Однако, существовавшіе въ теченіе зимы 1920—1921 гг. желѣзнодорожные тарифы были настолько высоки, что желѣзная дорога не была въ состояніи сколько-нибудь успѣшно конкурировать съ болѣе дешовымъ гужомъ. Всѣ китайскіе коммерсанты всю зиму вплоть до весенней распутицы продолжали попрежнему пользоваться гужевыми трактами на Чанчунь, и лишь европейскіе хлѣботорговцы, вообще изолированные отъ китайской среды, производили отправки по желѣзной дорогѣ, сѣтуя на невозможность конкурировать съ тѣми, кто отправляетъ хлѣбъ на арбахъ.

Сравнительная стоимость перевозки хлѣбныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ и гужомъ.

Начиная съ февраля 1920 г. до настоящаго времени тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, и въ частности на перевозку въ прямомъ К.-В.-Ю.-М. сообщеніи, мѣнялись четыре раза.

Перевозка желѣзною дорогою хлѣба отъ ст. Аньда до Дайрена стоила (на 1 пудъ): съ 26 февраля 1920 г.—64,5 зол. коп., съ 15 января 1921 г.—54,38 зол. коп., съ 21 марта 1921 г.—46,91 зол. коп.

Въ теченіе зимы 1920—1921 г. стоимость смѣшанной гужевой - желѣзнодорожной перевозки (гужомъ до Чанчуня и далѣе, до Дайрена, желѣзной дорогой), по сообщенію Аньдинскаго Коммерческаго Общества, была такова:

(Въ зол. коп. за пудъ).
отъ Аньда до Чанчуня — перевозка арбами . . . . . . отъ 20 до 25—30
Тарифъ Ю.-М. ж. д. 23,70

Итого отъ 43,70 до 48,70—53,70 зол. коп.

При этомъ необходимо имѣть въ виду, что стоимость перевозки гужомъ отъ ст. Аньда до Чанчуня поднималась до 30 центовъ съ пуда лишь въ видѣ исключенія, при недостаткѣ арбъ; въ преобладающемъ же большинствѣ случаевъ она не превышала 25 центовъ, чаще всего будучи близкой къ 20 центамъ.

Перевозки хлѣба гужомъ изъ района ст. Аньда стоили дороже, чѣмъ перевозки изъ сѣверныхъ, даже болѣе далекихъ районовъ. Такъ перевозка хлѣба въ Чанчунь отъ г. Линдяньсяня минувшей зимой стоила отъ 18 до 22 центовъ съ пуда, изъ районовъ г. Цицикара отъ 15 до 24 центовъ, а отъ ст. Маньгоу—15 центовъ. Болѣе дорогія гужевыя цѣны изъ района ст. Аньда объясняются сосредоточеніемъ здѣсь—въ мало населенномъ районѣ — весьма значительныхъ массъ хлѣба, почему конкуренція между возчиками почти не имѣла мѣста.

По даннымъ мѣстныхъ коммерческихъ круговъ плата за гужъ въ зиму 1920—1921 г. была нѣсколько выше платы зимы 1919—1920 г. Это явленіе китайскіе коммерсанты объясняютъ высокимъ желѣзнодорожнымъ тарифомъ, большей высотой хлѣбныхъ цѣнъ и общей большей устойчивостью въ хлѣбной торговлѣ.

Такимъ образомъ, нужно признать, что даже рекордныя гужевыя ставки зимы 1920—1921 г., въ общемъ, были все-таки ниже существовавшаго въ эту зиму желѣзнодорожнаго тарифа.

Пониженія тарифа, произведенныя Кит. Вост. желѣзной дорогой въ теченіе 1921 г., были обусловлены массовымъ отливомъ экспортныхъ грузовъ съ желѣзной дороги на гужъ и желаніемъ привлечь ихъ снова на желѣзную дорогу, при этомъ,—по возможности,—съ равномѣрнымъ распредѣленіемъ по обоимъ экспортнымъ направленіямъ—восточному и южному.

Разница въ стоимости провоза бобовъ и пшеницы отъ Харбина до Владивостока и Дайрена съ послѣдними измѣненіями тарифа мѣнялась слѣдующимъ образомъ:

	Разница въ пользу Владивостока (на 1 пудъ—въ золот. копѣйкахъ).	
	Бобы	Пшеница.
По тарифу 26/II —1920 г.	11,8	7,6
» » 15/I —1921 г.	14,5	11,4
» » 21/III—1921 г.	16,6	14,3

Столь значительная—все возраставшая—разница въ пользу Владивостока, вмѣстѣ съ постепеннымъ успокоеніемъ политическихъ страстей въ Приморьѣ и удешевленіемъ морскихъ фрахтовъ отъ Владивостока, обусловили въ первые же мѣсяцы 1921 г. рѣзкій поворотъ экспорта съ южнаго направленія на восточное. За первое полугодіе 1921 г. доля Эгершельда составила $28^0/_0$ общаго экспорта желѣзною дорогою противъ $8^0/_0$ за первое полугодіе предшествующаго года.

Поворотъ экспорта побудилъ Южно-Маньчжурскую ж. д. понизить свои тарифы (повышенные въ 1919 году, когда конкуренціи Эгершельда не существовало), чтобы привлечь грузы въ южномъ направленіи.

Введенный съ 11 мая 1921 г. тарифъ прямого сообщенія Китайской Восточной и Южно-Маньчжурской ж. д. существенно отличается отъ дѣйствовавшихъ ранѣе.

По этому тарифу доля Кит. Вост. ж. д. остается той же, какая была до введенія этого тарифа; доля Южно-Маньчжурской ж д. (24,0 сенъ съ пуда) остается прежней при отправленіи грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи Ю.-М.ж.д. и при отправленіи грузовъ со станцій южной линіи К. В. ж. д.—Яомынь и южнѣе; при отправленіи же хлѣба со станцій К. В. ж. д.—Лаошагоу и сѣвернѣе и съ западной и восточной линій доля Южно-Маньчжурской ж. д. понижается до 16,2 сены на пудъ, что составляетъ разницу на 1 японскій вагонъ (1660 пуд.) около 130 зол. руб., или 7,8 зол. коп. на пудъ.

Одновременно съ установленіемъ этого тарифа для прямого сообщенія Китайско-Восточной и Южно-Маньчжурской жел. дор. такой же тарифъ былъ установленъ для прямого сообщенія Гиринъ-Чанчунской и Южно-Маньчжурской ж. д., при чемъ пониженіе доли Ю.-М. ж. д. здѣсь было установлено для отправокъ съ двухъ послѣднихъ (восточныхъ) станцій Гиринъ-Чанчунской ж. д.—Цзючжанъ и Гиринъ.

При этомъ тарифѣ перевозка бобовъ на Владивостокъ обходится дешевле перевозки на Дайренъ уже только на 8,8 коп., а пшеницы—на 6,5 коп. на пудъ.

При установленіи этого тарифа предполагалось, что Южно-Маньчжурская жел. дорога будетъ попрежнему грузить въ Чанчунѣ полностью все количество хлѣба, которое грузилось здѣсь ранѣе изъ района, непосредственно прилегающаго къ ст. Чанчунь, и весь хлѣбъ района, тяготѣющаго къ участку Куаньченцзы—Яомынь Кит. Вост. ж. д. Хлѣбъ этого района было выгоднѣе подвезти гужомъ къ Чанчуню и погрузить здѣсь, чѣмъ погрузить на станціяхъ участка Куаньченцзы—Яомынь и оплатить въ высшей (24,0) ставкѣ долю Ю.-М. ж. д. и долю К. В. ж. д. Однако, послѣ произведеннаго къ зимѣ 1921 г. пониженія тарифовъ отъ ст. Яомынь, Бухай и Мейшацзы и здѣсь стала выгодна желѣзнодорожная отправка хлѣба на экспортъ.

Изъ болѣе удаленнаго района К. В. ж. д. при новомъ тарифѣ гораздо выгоднѣе грузить хлѣбъ на ближайшихъ станціяхъ К. В. ж. д. и отправлять отсюда желѣзной дорогой, оплачивая уже пониженную ставку (16,2) Ю.-М. ж. д., нежели везти хлѣбъ гужомъ въ Чанчунь (хотя бы по гужевымъ цѣнамъ, болѣе дешовымъ, чѣмъ доля тарифа К. В. ж. д.) и грузить въ Чанчунѣ, оплачивая уже провозъ по Ю.-М. ж. д. по болѣе высокой ставкѣ (23,7).

Такимъ образомъ, при примѣненіи этого тарифа Ю.-М. ж. д. сохраняла за собой полностью перевозку всего хлѣба района Чанчунь—Яомынь по существовавшимъ ранѣе высокимъ ставкамъ, но понижала свою долю тарифа на 7,8 коп. на пудъ (24,0—16,2) для всѣхъ отправокъ остального района К. В. ж. д., оказывая этимъ могучее вліяніе на увеличеніе отправокъ этихъ станцій за счетъ уменьшенія гужа на Чанчунь.

Мѣрой этой Ю.-М. ж. д. предполагала воспрепятствовать движенію хлѣба на Эгершельдъ и замѣнить его направленіемъ на Дайренъ.

Сравненіе ставокъ тарифа 11 мая и существовавшихъ минувшей зимой гужевыхъ цѣнъ даетъ для центра гужевыхъ отправокъ—ст. Аньда—такія цифры (въ зол. коп. на 1 пудъ):

Аньда—Дайренъ.

А. При сплошной жел.-дор. перевозкѣ:

провозная плата—доля К. В. ж. д.	20,61
» » » Ю.-М. ж. д.	15,00
дополнительные сборы К. В. ж. д.	2,30
» » Ю.-М. ж. д.	1,20
Итого	39,11

или на 1 японскій вагонъ (1660 пуд.) 649 руб.

Б. При отправкѣ гужомъ до Чанчуня и далѣе жел. дор.:

перевозка арбами отъ Аньда до Чанчуня (минимально)	20,0
провозная плата—доля Ю.-М. ж. д.	22,80
дополнительные сборы Ю.-М. ж. д.	0,90
Итого	43,70

или на 1 японскій вагонъ—725 руб., т.-е. почти на 5 коп. на пудъ дороже, чѣмъ при отправкѣ желѣзной дорогой.

И только если стоимость гужа отъ Аньда до Чанчуня падетъ до 15 коп. съ пуда—оба способа перевозки будутъ стоить одинаково.

Для перевозокъ Харбинъ—Чанчунь—Дайренъ стоимость желѣзнодорожной и гужевой доставки будетъ одинаковой, если за гужевую перевозку Харбинъ—Чанчунь будутъ платить около 10 коп. съ пуда.

Предѣлъ пониженія цѣнъ на гужъ.

Какъ указано выше, весь строй китайскаго крестьянскаго хозяйства допускаетъ возможность существованія зимняго извознаго промысла при самомъ ничтожномъ заработкѣ. Поэтому, если бы пониженіе желѣзной дорогой своихъ тарифовъ поставило передъ китайскимъ крестьяниномъ вопросъ—продолжать ли дальній гужевой транспортъ при ничтожной платѣ, или отказаться совершенно отъ занятія гужомъ, то гужевой извозъ продолжалъ бы существовать при «голодныхъ» цѣнахъ на перевозку.

Въ дѣйствительности такой альтернативы не существуетъ. При слишкомъ низкихъ цѣнахъ на дальній гужъ передъ крестьяниномъ будетъ стоять вопросъ не о прекращеніи занятія гужевымъ промысломъ, а лишь объ измѣненіи маршрутовъ съ сокращеніемъ пробѣговъ.

Если пониженіе тарифовъ или иныя мѣропріятія могутъ заставить грузоотправителей отказаться отъ пользованія гужомъ, то при всякихъ условіяхъ будетъ существовать гужевой подвозъ хлѣба изъ районовъ производства къ ближайшимъ станціямъ желѣзныхъ дорогъ; радіусъ этого подвоза, хотя и много меньше гужевыхъ пробѣговъ хлѣба на Чанчунь, но все-таки весьма значителенъ. Конкуренціи съ рельсовымъ путемъ гужъ здѣсь испытывать не будетъ, и гужевыя ставки при пониженномъ желѣзнодорожномъ тарифѣ здѣсь могутъ остаться на значительной высотѣ. Поэтому при низкихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ передъ крестьяниномъ-извозчикомъ будетъ поставлена альтернатива: продолжать дальній гужевой транспортъ при низкихъ цѣнахъ на гужъ, или ограничиться работой по доставкѣ хлѣба на близкія желѣзнодорожныя станціи, требующей меньшаго количества арбъ, но сохраняющей высокія ставки.

Для желѣзной дороги точно такъ же вопросъ о привлеченіи на дорогу грузовъ, до сихъ поръ вывозимыхъ изъ района дороги гужомъ, является не вопросомъ борьбы съ гужомъ съ цѣлью уничтоженія гужа, а вопросомъ сотрудничества транспорта желѣзнодорожнаго съ транспортомъ гужевымъ, и разграниченія сферъ ихъ дѣятельности, сообразно съ особенностями того и другого.

Принимая мѣры къ прекращенію гужевого вывоза хлѣба изъ районовъ дороги на чужія станціи, желѣзная дорога въ то же время заинтересована въ созданіи благопріятныхъ условій для работы гужа по подвозу грузовъ къ своимъ станціямъ въ наиболѣе выгодномъ для себя направленіи движенія.

При производствѣ мѣстнаго обслѣдованія въ 1921 г. были сдѣланы попытки установить предѣльное пониженіе цѣнъ на дальній гужевой транспортъ, далѣе котораго для крестьянина-возчика уже становится выгоднымъ отказаться отъ дальняго транспорта и перейти къ ближнему.

На ст. Аньда—при участіи мѣстнаго Китайскаго Коммерческаго Общества—были произведены слѣдующіе подсчеты себѣстоимости гужевого транспорта отъ ст. Аньда до Чанчуня для кампаніи 1920—21 гг. (два варіанта):

Расчетъ № 1.

Въ арбу впрягается 7 лошадей или муловъ; подъемная сила арбы 160 пуд.; расходы въ пути составятъ въ день:

Гаоляна по 4,5 цзинъ на лошадь, по 18 дяо за пудъ, на 1 лошадь—10 ц.; на 7 лошадей	70	цент.
соломы чумизной на 7 лошадей на	10	»
продовольствіе 2-хъ человѣкъ (по 2 ѣды въ день на двухъ большихъ остановкахъ)	35	»
мазь для колесъ	10	»
Итого въ день	125	цент.

а на 12 дней пути отъ ст. Аньда до Чанчуня и обратно (если обратный путь порожнемъ) . . . . 15 долл.

Кромѣ того, необходимые при гужевой перевозкѣ расходы:

за наложеніе печатей на документы на заставахъ по 1,50 долл. на 4-хъ заставахъ	6 цент.
сборы по 3 дяо съ лошади при проѣздѣ черезъ городъ (въ оба конца въ 8-ми пунктахъ)	3 »
Всего	24 долл.

или съ пуда 15 центовъ, при отсутствіи обратнаго груза.

Если арба имѣетъ обратный грузъ, то она проводитъ въ пути всего 14 дней, и расчетъ измѣняется такъ:

продовольствіе людей и лошадей и мазь для колесъ по 125 цент. въ день, въ 14 дней	17,50 долл.
сборъ за наложеніе печатей въ прямомъ движеніи	6,00 »
тоже въ обратномъ	6,00 »
сборъ за лошадей въ городахъ	3,00 »
Всего	32,50 долл.
или за округленіемъ	33 долл.

За перевозку обраткаго груза при максимальныхъ ставкахъ въ 10 цент. съ пуда при полной нагрузкѣ возчикъ получитъ 16 долл. и чистый расходъ при поѣздкѣ составитъ 33—16=17 долл., съ пуда же—10,6 цент.

Но обратно съ грузомъ идетъ только едва половина арбъ; поэтому себѣстимость перевозки будетъ среднее ариѳметическое обѣихъ цифръ:

$$\frac{15{,}0{,}+10{,}6}{2}=12{,}8 \text{ или}$$

за округленіемъ—13 цент. съ пуда.

Расчетъ № 2.

Въ арбу впрягается 14 лошадей (муловъ), полная нагрузка 250 пуд. Рабочихъ на партіи въ 5 арбъ—8 человѣкъ, на каждую арбу по 1,6 чел.; путь отъ Аньда до Чанчуня—10 дней;

расходы въ 1 день:

гаоляну по 4,5 цзинъ на голову, по 10 цент.	1,40
соломы чумизной на	20
колесная мазь	10
продовольствіе 1,6 чел. въ день	30
Итого	2,00 долл.
а въ 10 дней	20,00 «
за наложеніе печатей на 4 заставахъ	6,00 «
налогъ на лошадей по 3 дяо съ головы—4 раза	2,80 «
Итого	28,80 долл.

Обратное движеніе возможно въ трехъ видахъ:

1) движеніе порожнякомъ, 2) съ грузомъ соли и 3) съ грузомъ товаровъ «цза-хо».

1) При возвращеніи порожнякомъ:

прокормъ лошадей и содержаніе людей (дешевле, т. к. можно меньше кормить животныхъ) на 1 день	1,80
а на 6 дней пути отъ Чанчуня до Аньда	10,80
налогъ на лошадей	2,80
Итого	13,60 долл.

Себѣстоимость перевозки груза въ Чанчунь при возвращеніи порожнякомъ будетъ:

28,80+13,60=43,40 долл., или съ пуда . . . . 17,0 цент.

2) При возвращеніи съ грузомъ соли (250 пуд.),

расходы на продовольствіе людей и прокормъ лошадей и мазь—2,00 долл. въ 1 день, а за 10 дней пути	20,00
налогъ на лошадей	2,80
Итого	22,80 долл.

3) При возвращеніи съ грузомъ «цза-хо»:

расходы на продовольствіе также по 2 долл. въ день, но въ пути не 10, а 12 дней, т. к. подолгу задерживаютъ на заставахъ, всего за 12 дней	24,00
за наложеніе печатей	6,00
налогъ на лошадей	2,80
Итого	32,80 долл.

Въ среднемъ себѣстоимость обратнаго рейса съ грузомъ:

$$\frac{22,80+32,80}{2}=27,80 \text{ долл.}$$

а въ оба конца: 28,80+27,80=56,60 долл.

Но за обратную перевозку арбовщикъ получитъ 25 долл., поэтому себѣстоимость провоза арбы хлѣба до Чанчуня при возвращеніи съ грузомъ составитъ 56,60—25,00=36,60, или 12,6 цент. съ пуда. Такъ какъ только половина арбъ находитъ обратный грузъ, то средняя себѣстоимость провоза 1 п. хлѣба можетъ быть опредѣлена въ

$$\frac{17,0+12,6}{2}=14,8 \text{ центовъ.}$$

По этимъ даннымъ, представляющимъ особый интересъ, потому что именно Аньдинскій районъ является выдающимся по размѣрамъ хлѣботорговыхъ операцій, оказывается, что при ставкѣ въ 15—17 центовъ за провозъ 1 пуда зерна отъ ст. Аньда до Чанчуня, вся вырученная возчикомъ сумма будетъ израсходована во время пути на кормъ лошадей, продовольствіе возчиковъ и другія нужды. При такомъ уровнѣ провозной платы личный трудъ возчиковъ остается невознагражденнымъ, не говоря уже о какомъ-либо «заработкѣ» отъ поѣздки. Расчетъ этотъ сдѣланъ въ предположеніи, что арбы изъ Чанчуня въ Аньда идутъ порожними. На самомъ дѣлѣ значительная часть арбъ возвращается изъ Чанчуня въ Аньда съ грузомъ, хотя не полнымъ. Аньдинскіе коммерсанты считаютъ, что въ обратномъ направленіи (Чанчунь—Аньда) въ кампаніи 1919—1920 и 1920—1921 г. гужомъ проходило менѣе половины количества грузовъ, доставленныхъ въ прямомъ (Аньда—Чанчунь) направленіи. Въ эти годы, когда гужевой вывозъ хлѣба достигъ максимальныхъ размѣровъ, предложеніе арбъ въ Чанчунѣ для обратныхъ перевозокъ было такъ велико, что стоимость провоза грузовъ отъ Чанчуня до Аньда была не выше 1/3 стоимости перевозокъ Аньда—Чанчунь.

При этихъ условіяхъ для того, чтобы покрыть всѣ расходы въ пути, прокормить себя и лошадей за время пути, не привезя ни копѣйки домой, но въ надеждѣ получить на обратный путь хотя бы половинное количество грузовъ по дешовой цѣнѣ, возчику необходимо получить за провозъ 1 пуда хлѣба отъ Аньда до Чанчуня 13—14 центовъ.

По мнѣнію аньдинскихъ коммерсантовъ, эта цифра и является предѣломъ, за которымъ дальній гужевой транспортъ не представитъ для возчиковъ никакого смысла, если будетъ возможность, хотя бы въ значительно меньшихъ размѣрахъ, заниматься гужевымъ подвозомъ къ ближайшимъ станціямъ.

Какъ слѣдуетъ изъ приведенныхъ расчетовъ, гужевой вывозъ хлѣба на югъ могъ существовать при условіи оплаты перевозокъ на перегонѣ Аньда—Чанчунь не менѣе 13—14 центовъ съ пуда, въ случаѣ полученія хотя бы неполнаго количества обратнаго груза. Между тѣмъ, уже при гужевой платѣ въ 15 цент. за то же разстояніе, желѣзнодорожная перевозка въ кампанію 1921—1922 гг. оказывалась стоящей одинаково съ гужевой.

При этихъ условіяхъ не только коммерсанту-европейцу, не привыкшему къ гужу, но и китайскому хлѣботорговцу, работавшему послѣдніе годы почти исключительно съ гужомъ, не было никакого расчета предпочитать гужъ желѣзной дорогѣ, которая доставляетъ грузы быстрѣе и лучше сохраняетъ тару, что для экспорта имѣетъ огромное значеніе.

Весьма важную роль въ локализаціи дальняго гужа сыграло общее упорядоченіе желѣзнодорожнаго транспорта на Кит. Вост. жел. дорогѣ съ безотказнымъ немедленнымъ предоставленіемъ вагоновъ подъ грузы.

Подъ вліяніемъ этихъ причинъ уже первые мѣсяцы зимы 1921—22 года прошли при рѣзко сократившемся по сравненію съ прошлымъ годомъ вывозѣ хлѣба гужомъ. Кромѣ того, 15 декабря 1921 года были введены новые пониженные тарифы на ввозимые съ юга товары, которые шли гужомъ навстрѣчу хлѣбу на сѣверъ.

Установленіе этихъ тарифовъ имѣло задачей не только привлечь на желѣзную дорогу эти импортные грузы, но и лишить обратнаго груза арбы, привозящія съ сѣвера хлѣбъ.

Перевозки «цза-хо».

Гужевая перевозка хлѣба весьма тѣсно связана съ перевозкой товаровъ, составляющихъ предметы массоваго потребленія городского и сельскаго китайскаго населенія (разные товары — «цза-хо»). Всѣ эти товары ввозятся въ Сѣверную Маньчжурію съ юга, направляясь сюда, главнымъ образомъ, черезъ Инкоу, откуда они поступаютъ въ Чанчунь; здѣсь товары нерѣдко подбираются по ассортиментамъ и затѣмъ уже переотправляются въ Харбинъ и другіе центры Сѣверной Маньчжуріи. Товары эти весьма разнообразны; сюда относятся: мануфактура, галантерея, бакалейный товаръ, платье и обувь, металлическія и деревянныя издѣлія, бумага и канцелярскія принадлежности, вата, посуда, мѣшки, цыновки, сахаръ, керосинъ и весьма многіе другіе товары. Отличительной особенностью всѣхъ товаровъ, перевозимыхъ гужомъ, является то, что всѣ они проходятъ чрезъ китайскій торгово-распредѣлительный аппаратъ.

Всѣ эти товары шли гужомъ издавна. Еще въ 1908 г. комиссія по пересмотру тарифовъ Кит. Вост. жел. дороги удѣлила весьма много вниманія привлеченію этихъ грузовъ на желѣзную дорогу и учла особенности транспорта этихъ грузовъ въ проектированномъ ею тарифѣ, хотя, правда, тогда же для перевозки съ юга многихъ изъ этихъ грузовъ были созданы запретительныя ставки, чтобы не допустить конкуренціи съ издѣліями, ввозимыми изъ Россіи.

Послѣднія тарифныя мѣропріятія періода европейской войны и позже привели къ тому, что перевозка этихъ товаровъ стала невѣроятно дорогой, несмотря на то, что цѣнность многихъ изъ нихъ весьма невелика. За перевозку большей части этихъ товаровъ по желѣзной дорогѣ отъ Чанчуня до Харбина до конца 1921 г. взималось 70 и болѣе золот. копѣекъ съ пуда въ то время, какъ стоимость гужевой доставки колебалась отъ 20 до 25 цент. Столь значительная разница въ стоимости желѣзнодорожной перевозки, сравнительно съ гужевой, обусловила массовый отливъ «цза-хо» на гужъ, несмотря на то, что гужевая доставка была медленнѣе и нѣкоторые товары (керосинъ, посуда и др.) представляли неудобства для транспорта на арбахъ.

Соотношеніе между перевозками желѣзнодорожными и гужевыми характеризуется слѣдующими цифрами:

Перевезено разныхъ импортныхъ грузовъ, составляющихъ предметы потребленія китайскаго населенія по Кит. Вост. жел. дор. изъ Чанчуня въ сѣверномъ направленіи, съ 1 ноября 1920 г. по 1 ноября 1921 г. по желѣзной дорогѣ (округленно) . . . . 9,5 милл. пуд.

Тоже за тотъ же срокъ гужомъ (по свѣдѣніямъ Чанчунскаго Китайскаго Коммерческаго Общества) . . . . 29 милл. пуд.

По желѣзной дорогѣ шли лишь товары, отправляемые китайскими купцами въ лѣтнее время, когда нѣтъ гужа, и особенно срочныя зимнія перевозки, а также товары европейскихъ коммерсантовъ, чуждавшихся непривычнаго для нихъ способа транспорта.

Наличіе значительныхъ гужевыхъ перевозокъ «цза-хо» питало и хлѣбныя гужевыя перевозки.

Введенный съ 15 декабря 1921 г. тарифъ понизилъ ставку для большинства товаровъ до 35 (съ колебаніями въ обѣ стороны) золот. коп. съ пуда за разстояніе отъ Чанчуня до Харбина; а для болѣе дешовыхъ—даже до 16—19 зол. коп.; лишь за перевозку наиболѣе дорогихъ или неудобныхъ для гужа товаровъ пониженный тарифъ далъ ставку за то же разстояніе около 45 золотыхъ копѣекъ.

Пониженіе тарифа немедленно же сказалось рѣзкимъ увеличеніемъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ этихъ грузовъ. Вмѣстѣ съ этимъ лишился обратнаго груза и хлѣбный гужевой транспортъ на югъ.

Результаты, достигнутые послѣднимъ пониженіемъ тарифа на эти грузы, характеризуются такими цифрами:

Перевезено по Кит. Вост. жел. дорогѣ изъ Чанчуня и Куаньченцзы въ сѣверномъ направленіи—импортныхъ китайскихъ товаровъ.

	Январь 1921 г.	Январь 1922 г.
	50,643 пуд.	185,613 пуд.
въ %%	100%	370%

Направленія и районы гужевого вывоза.

Основнымъ направленіемъ для гужевого вывоза хлѣба изъ района Китайской Восточной желѣзной дороги все время было направленіе на Чанчунь.

Здѣсь—на ближайшей къ мѣсту отправленія арбъ станціи Южно-Маньчжурской желѣзной дороги—всегда можно было безъ затрудненій получить вагоны; здѣсь стояли самыя высокія по всей Сѣверной Маньчжуріи цѣны на хлѣбъ, спросъ на который держался твердо; здѣсь возможно было получить ссуду подъ хлѣбъ; здѣсь же можно было скорѣе, чѣмъ гдѣ-нибудь, получить обратный грузъ, а также закупить нужные товары. Все это обусловило движеніе арбъ съ хлѣбомъ фирмъ или крестьянскимъ именно сюда.

Чанчунь издавна стягивалъ къ себѣ хлѣбъ изъ ближайшихъ уѣздовъ, расположенныхъ въ районѣ Китайской Восточной желѣзной дороги—по лѣвобережью рѣки Сунгари; позже гужевой вывозъ сюда хлѣба изъ района Китайской Восточной желѣзной дороги захватилъ всю южную линію, а въ послѣдніе годы къ Чанчуню повезли хлѣбъ не только южная линія и бодунэскій районъ, но и весьма отдаленныя мѣстности Хэйлунцзянской провинціи, какъ напримѣръ: Цицикаръ, Бай-цюань-сянь, Кэ-шань-сянь, Тунъ-бей-сянь, Суй-хуа-сянь и др. (см. схему № 22). Такимъ образомъ, радіусъ гужевого подвоза къ Чанчуню съ сѣвера въ кампаніи 1918—21 гг. составлялъ свыше 600 верстъ.

Съ сѣверо-востока радіусъ подвоза къ Чанчуню былъ значительно короче; здѣсь регулярный характеръ въ послѣднія зимы носили лишь отправки изъ Баянъ-сяня, Бинъ-сяня, Тунъ-бинъ-сяня (черезъ ст. Уцзимихэ); съ востока районъ подвоза къ Чанчуню былъ ограниченъ водораздѣльнымъ хребтомъ между системами рѣкъ Маянхэ и Муданьцзянъ. Въ 1918—19 гг. были гужевыя отправки на Чанчунь изъ районовъ пристаней Синдянь, Мулансянь и даже Цалинхэ, но эти отправки носили случайный характеръ и въ слѣдующія кампаніи уже не повторялись.

Въ общей массѣ хлѣба, подвозившагося гужомъ въ Чанчунь, на первомъ мѣстѣ всегда были бобы, за которыми слѣдовалъ «цза-лянъ» (гаолянъ, мицза, зеленый горошекъ и пр.); пшеница доставлялась сюда гужомъ въ меньшихъ количествахъ.

Нѣкоторое количество хлѣбныхъ грузовъ въ минувшія кампаніи уходило гужомъ на югъ, минуя Чанчунь, на дальнѣйшія станціи Южно-Маньчжурской желѣзной дороги—Фанцзятунь, Гунчжулинъ, Сыпингай и нѣкоторыя другія.

За послѣдніе годы (1919—20 и 1920—21 гг.) значительная часть гужа, шедшаго ранѣе на Чанчунь, стала направляться на станціи Гиринъ-Чанчунской желѣзной дороги—главнымъ образомъ, на станцію Сяцзютай, а также на станціи Цзючжанъ, Хуапичанъ и нѣкоторыя другія.

Подвозъ на станціи Гиринъ-Чанчунской желѣзной дороги представлялъ почти такія же преимущества по сравненію съ Китайской Восточной ж. д., что и подвозъ къ Южно-Маньчжурской ж. д. (за исключеніемъ болѣе дешовыхъ цѣнъ на хлѣбъ на этихъ станціяхъ, чѣмъ въ Чанчунѣ—въ зависимости отъ высоты тарифа до Чанчуня). Достаточное количество вагоновъ, болѣе дешовый тарифъ, ссуды подъ хлѣбъ,—все это привлекало сюда грузы изъ района Китайской Восточной желѣзной дороги.

Помимо расположенныхъ вблизи и непосредственно тяготѣющихъ сюда уѣздовъ Дэ-хуй-сянь, Юй-шу-сянь, а также У-чанъ-сянь, сюда (на ст. Сяцзютай) везли хлѣбъ и такіе удаленные уѣзды Хэйлунцзянской провинціи, какъ Бай-цюань-сянь и другіе.

За послѣдніе годы первая по размѣрамъ хлѣбныхъ отправокъ станція Гиринъ-Чанчунской ж. д.—Сяцзютай, черпающая хлѣбъ почти исключительно изъ района Китайской Восточной ж. д., отправила слѣдующія количества хлѣбныхъ грузовъ:

Бобы	съ	1	іюля	1919	г.	по	1	іюля	1920	г.	9.279	тыс.	пуд.
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	10.947	»	»
Пшеница . .	»	1	»	1919	»	»	1	»	1920	»	714	»	»
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	310	»	»
Гаолянъ . .	»	1	»	1919	»	»	1	»	1920	»	437	»	»
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	3.080	»	»
Прочіе хлѣба	»	1	»	1919	»	»	1	»	1920	»	104	»	»
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	139	»	»
Всего . .	»	1	»	1919	»	»	1	»	1120	»	10.534	»	»
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1121	»	10.476	»	»

Цифры отправокъ другой станціи, также берущей грузы изъ района Китайской Восточной ж. д. (главнымъ образомъ не съ гужа, а съ воды—джонками),—Цзючжанъ таковы:

Отправлено.

Бобы	съ	1	іюля	1919	г.	по	1	іюля	1920	г.	3.015	тыс.	пуд.
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	902	»	»
Пшеница . .	»	1	»	1919	»	»	1	»	1920	»	1.023	»	»
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	603	»	»

Гаолянъ . .	съ	1	іюля	1919	г.	по	1	іюля	1920	г.	55	тыс.	пуд.
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	190	»	»
Прочіе хлѣба	»	1	»	1919	»	»	1	»	1920	»	77	»	»
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	137	»	»
Всего . . .	»	1	»	1919	»	»	1	»	1920	»	4.170	»	»
	»	1	»	1920	»	»	1	»	1921	»	1.832	»	»

Паденіе отправокъ въ кампанію 1920—1921 гг., сравнительно съ предыдущей, объясняется малымъ прибытіемъ грузовъ водою вслѣдствіе мелководія.

Городъ Гиринъ привлекалъ къ себѣ изъ района Китайской Восточной желѣзной дороги (изъ Нингутинскаго и нѣкоторыхъ другихъ уѣздовъ) значительное количество «цза-ляна» для продовольствія населенія и пшеницы, для перемола на мѣстныхъ мельницахъ.

Размѣры гужевого вывоза хлѣба изъ района Китайской Восточной ж. д. на югъ въ кампанію 1920—1921 гг., на основаніи сообщеній мѣстныхъ китайскихъ коммерческихъ обществъ, полученныхъ при обслѣдованіи лѣтомъ 1921 г., опредѣляются цифрами слѣдующей таблицы (во многихъ частяхъ, конечно, имѣющей лишь приблизительную точность).

Отправлено хлѣбныхъ грузовъ съ 1 августа 1920 г. по 1 августа 1921 г. (въ милл. пуд.):

ИЗЪ РАЙОНОВЪ.	ВСЕГО.	Въ томъ числѣ.	
		Желѣзн. дор. (на вывозъ и мѣстн. сообщ.).	Гужомъ.
Цицикарскаго	5,8	1,8	4,0
Аньдинскаго	46,4	17,2	29,2
Харбинскаго и Нижне-Сунгарійск.	57,1	51,3	5,8
Восточнаго	11,7	4,2	7,5
Южнаго и Бодунэскаго	33,5	6,8	26,7

Всего за годъ съ 1 авг. 1920 г. по 1 авг. 1921 г. находящимися въ предѣлахъ хлѣботорговыхъ районовъ станціями было отправлено жел. дор. (на вывозъ и въ мѣстномъ сообщеніи) и гужомъ—143,5 милл. пуд., изъ нихъ гужомъ 62,2 милл. пуд. и желѣзной дорогой 81,3 милл. пуд. Изъ 81,3 милл. пуд. на вывозъ отправлено 73,3 милл. пуд., а остальное перевезено въ мѣстномъ сообщеніи.

Въ числѣ 143,5 милл. пуд. отправленнаго хлѣба—114,4 милл. пуд. составляютъ скупку кампаніи 1920—1921 г., а 29,1 милл. пуд.—торговые запасы крупныхъ фирмъ, оставшіеся отъ прошлыхъ лѣтъ. Изъ скупленныхъ въ описываемую кампанію 114,4 милл. пуд. нѣкоторая часть также относится къ запасамъ урожаевъ прошлыхъ лѣтъ, задержаннымъ продавцами-крестьянами и отчасти скупщиками же.

Изъ 57,1 милл. пуд., отправленныхъ Харбинскимъ райономъ, до 10 милл. пуд. было доставлено сюда гужомъ изъ Аньдинскаго района; изъ 46,4 милл. пуд. хлѣба, отправленнаго Аньдинскимъ райономъ, около 1 милл. пуд. было подвезено сюда гужомъ изъ Цицикарскаго района.

Кампанія 1921—1922 гг.

Тарифныя мѣропріятія и упорядоченіе желѣзнодорожнаго транспорта на Кит. Вост. жел. дор. въ теченіе 1921 г. сказались замѣтнымъ сокращеніемъ гужевого вывоза хлѣба въ текущую кампанію и локализацiей его въ южныхъ уѣздахъ (см. схему № 22).

Гужевой вывозъ хлѣба на югъ изъ Цицикарскаго, Аньдинскаго, Харбинскаго, Н.-Сунгарійскаго и Восточнаго районовъ почти совершенно прекратился, давъ за первую половину кампаніи (до китайскаго новаго года) около 1,5 милл. пуд. Указанное количество вывезено на Чанчунь изъ Харбина и его района и болѣе близкихъ мѣстностей Аньдинскаго района. Изъ Харбина хлѣбъ былъ вывезенъ на обратныхъ арбахъ, привезшихъ сюда изъ Чанчуня «цза-хо» (до пониженія тарифовъ на его перевозку). Аньдинскій хлѣбъ былъ доставленъ въ Чанчунь самими земледѣльцами, которые не учли создавшейся обстановки. Перевозка эта, по сообщенію мѣстныхъ коммерсантовъ, оказалась убыточной.

Доставленные гужомъ на Чанчунь изъ остальныхъ мѣстностей (районы Южный и Бодунэскій)—3,5 милл. пуд. распредѣляются по районамъ отправленія слѣдующимъ образомъ (свѣдѣнія получены путемъ систематическаго опроса возчиковъ хлѣба на переѣздахъ черезъ полотно желѣзной дороги на путяхъ къ Чанчуню):

Изъ	Шуанъ-ченъ-сяня	0,8 милл.	пуд.
»	Юй-шу-сяня	0,7 »	»
»	У-чанъ-сяня	0,2 »	»
»	Дэ-хуй-сяня	0,3 »	»
»	Нинъ-анъ-сяня (Лунванъ)	0,8 »	»
»	Фу-юй-сяня (Бодунэ)	0,7 »	»

При оцѣнкѣ этихъ цифръ необходимо имѣть въ виду, что Нинъ-анъ-сянь и часть Дэ-хуй-сяня находятся въ непосредственной близости къ Чанчуню.

Въ массѣ хлѣба, прибывающаго въ текущую кампанію гужомъ въ Чанчунь, бобы составляли 54%, пшеница—16% и остальные хлѣба (въ томъ числѣ главнымъ образомъ гаоляна)—30%.

Хлѣбъ, поступающій въ Чанчунь гужомъ по времени прибытія распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

	Въ среднемъ въ день прибывало около
Съ 1 ноября по 30 ноября 1921 г.	180 арбъ*).
» 1 декабря по 15 декабря 1921 г.	375 »
» 16 » » 31 » 1921 г.	620 »
» 1 января по 15 января 1922 г.	620 »
» 16 » » 31 » 1922 г. **)	180 »

---

*) Въ среднемъ на арбѣ — 150 пудовъ.

**) Періодъ китайскихъ праздниковъ.

Съ 1 февраля по 15 февраля 1922 г. . . . . 400 арбъ.
» 16 » » 28 » 1922 г. . . . . 430 »
» 1 марта по 15 марта 1922 г. . . . . 350 »

Изъ подвезеннаго гужомъ въ Чанчунь хлѣба крестьянскаго зерна было, примѣрно,—15%, а зерна, доставленнаго фирмами,—85%.

Изъ общаго количества зерна, подвезеннаго фирмами, болѣе 50% было доставлено японскими фирмами.

Сравнительно большое количество гужевыхъ перевозокъ объясняется нѣсколькими причинами.

Какъ отмѣчено выше, тарифныя мѣропріятія, сдѣлавшія невыгодной гужевую доставку хлѣба на Чанчунь и Сяцзютай, коснулись лишь экспортнаго тарифа; поэтому хлѣбъ, направляемый въ Чаньчунь для переработки и мѣстнаго потребленія, нерѣдко выгоднѣе доставлять сюда гужомъ.

Далѣе, Южно-Маньчжурская жел. дорога примѣняетъ экспортный тарифъ съ порогомъ между Яомынемъ и Лаошаогоу лишь къ экспортнымъ перевозкамъ пшеницы и бобовъ, а не иного зерна; поэтому къ гаоляну, зеленому горошку и другимъ хлѣбамъ, экспортируемымъ черезъ Дайренъ, примѣняется прежняя ставка. Тѣмъ самымъ перевозка ихъ до Дайрена обходится на 7,8 сены на пудѣ дороже перевозки бобовъ и пшеницы и оставляетъ довольно широкія возможности для работы гужа. Къ Чанчуню же подвозится хлѣбъ изъ района къ югу отъ ст. Лаошаогоу; при отправкахъ экспортныхъ грузовъ со станцій этого района (Яомынь, Бухай, Мейшацзы) Южно-Маньчжурская жел. дорога взимаетъ прежнюю повышенную ставку (22,8), и для грузоотправителя выгоднѣе доставлять грузы въ Чанчунь гужомъ и тамъ грузить въ вагоны.

Гужевыя перевозки хлѣба въ Чанчунь не ограничиваются доставкой зерна, идущаго съ назначеніемъ Чанчунь—Іосо, и доставкой гаоляна, зеленаго горошка и иныхъ хлѣбовъ, а захватываютъ и экспортныя перевозки бобовъ. Эти перевозки выполняются—за рѣдкими исключеніями—японскими транспортными предпріятіями, а также—по старой привычкѣ—крестьянами.

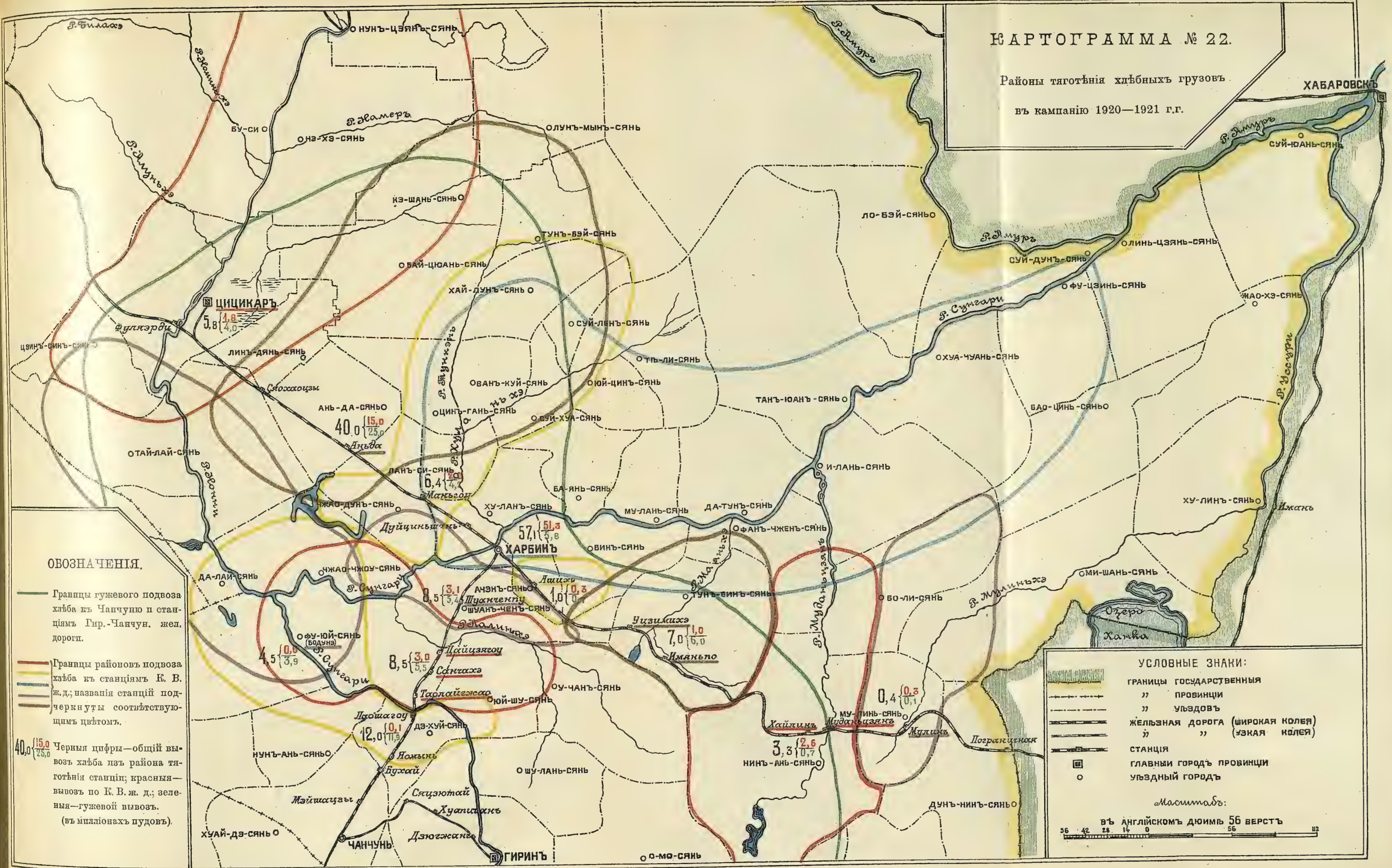
Гужевой подвозъ хлѣба изъ района Кит. Вост. жел. дор. на станціи Гиринъ-Чанчунской жел. дор. (Сяцзютай и Хуапичанъ) за первую половину кампаніи 1921—1922 г. выразился въ цифрѣ около 4 милл. пуд. Весь подвезенный съ сѣвера хлѣбъ дали три ближнихъ уѣзда: Дэ-хуй-сянь, Юй-шу-сянь и У-чанъ-сянь. Какъ видно изъ этихъ цифръ, гужъ на Чанчунь въ кампанію 1921—22 г. (преимущественно съ далекихъ разстояній) сократился гораздо болѣе рѣзко, чѣмъ гужъ на станціи Гир.-Чанч. ж. д. (болѣе близкіе районы).

Такимъ образомъ, общее количество хлѣба, вывезеннаго на югъ гужомъ изъ района Кит. Вост. жел. дороги для первой половины кампаніи 1921—22 г., должно быть опредѣлено въ цифрѣ около 9 милл. пудовъ, въ томъ числѣ:

изъ района западной линіи и Харбина . . . 1,5 милл. пуд.
» » южной » » » . . . 7,5 » »

КАРТОГРАММА № 22.

Районы тяготѣнія хлѣбныхъ грузовъ
въ кампанію 1920—1921 г.г.



Р. Билахэ
Р. Номинь-хэ
Р. Амуньхэ
Р. Намеръ
НУНЪ-ЦЗЯНЪ-СЯНЬ
БУ-СИ
НЭ-ХЭ-СЯНЬ
ОЛУНЪ-МЫНЪ-СЯНЬ
КЭ-ШАНЬ-СЯНЬ
ТУНЪ-БЭЙ-СЯНЬ
БАЙ-ЦЮАНЬ-СЯНЬ
ХАЙ-ЛУНЪ-СЯНЬ
ЦИЦИКАРЪ
5,8{1,8/4,0}
Фуляэрди
ЦЗИНЪ-СИНЪ-СЯНЬ
ЛИНЪ-ДЯНЬ-СЯНЬ
Сяохаоцзы
АНЬ-ДА-СЯНЬО
40,0{15,0/25,0}
Аньда
ТАЙ-ЛАЙ-СЯНЬ
Р. Нонни
СУЙ-ЛЕНЪ-СЯНЬ
ТЬ-ЛИ-СЯНЬ
Р. Тункэнэ
ОВАНЪ-КУЙ-СЯНЬ
ЮЙ-ЦИНЪ-СЯНЬ
ЦИНЪ-ГАНЬ-СЯНЬ
СУЙ-ХУА-СЯНЬ
Р. Хуйлань хэ
ЛАНЬ-СИ-СЯНЬ
6,4{2,0/4,4}
Маньгоу
БА-ЯНЬ-СЯНЬ
ХУ-ЛАНЪ-СЯНЬ
ЧЖАО-ДУНЬ-СЯНЬ
Дуйциньшань
57,1{51,3/5,8}
ХАРБИНЪ
ВИНЪ-СЯНЬ
МУ-ЛАНЬ-СЯНЬ
ДА-ТУНЪ-СЯНЬ
ФАНЪ-ЧЖЕНЪ-СЯНЬ
ДА-ЛАЙ-СЯНЬ
ЧЖАО-ЧЖОУ-СЯНЬ
Р. Сунгари
АЧЭНЪ-СЯНЬ
Ашихэ
1,0{0,3/0,7}
8,5{3,1/5,4}
Шуанчэнпу
ШУАНЪ-ЧЕНЪ-СЯНЬ
Р. Ялинхэ
ТУНЪ-БИНЪ-СЯНЬ
Уцзимихэ
7,0{1,0/6,0}
Иманьпо
4,5{0,6/3,9}
ФУ-ЮЙ-СЯНЬ (Бодуна)
Р. Сунгари
8,5{3,0/5,5}
Цайцзягоу
Саньхэ
Таолайчжао
ЮЙ-ШУ-СЯНЬ
У-ЧАНЪ-СЯНЬ
Лаошагоу
12,0{0,1/11,9}
ДЭ-ХУЙ-СЯНЬ
НУНЪ-АНЬ-СЯНЬО
Яомынь
Бухай
Мэйшацзы
Сяцзютай
Хуапидянь
ШУ-ЛАНЬ-СЯНЬ
ХУАЙ-ДЭ-СЯНЬ
ЧАНЧУНЬ
Дзюэчжань
ГИРИНЪ
О-МО-СЯНЬ
Р. Амуръ
ХАБАРОВСКЪ
Р. Амуръ
СУЙ-ЮАНЬ-СЯНЬ
ЛО-БЭЙ-СЯНЬО
Р. Амуръ
ЛИНЬ-ЦЗЯНЬ-СЯНЬ
СУЙ-ДУНЪ-СЯНЬ
ФУ-ЦЗИНЬ-СЯНЬ
Р. Сунгари
ЖАО-ХЭ-СЯНЬ
ХУА-ЧУАНЬ-СЯНЬ
Р. Уссури
ТАНЪ-ЮАНЪ-СЯНЬ
БАО-ЦИНЬ-СЯНЬО
И-ЛАНЬ-СЯНЬ
ХУ-ЛИНЪ-СЯНЬ
Ижань
МИ-ШАНЬ-СЯНЬ
Р. Мулинхэ
Р. Маланьхэ
Р. Муданьцзянъ
БО-ЛИ-СЯНЬ
Озеро Ханка
0,4{0,3/0,1}
Хайлинь
Муданьцзянъ
МУ-ЛИНЬ-СЯНЬ
Мулинь
Пограничная
3,3{2,6/0,7}
НИНЪ-АНЬ-СЯНЬ
ДУНЪ-НИНЪ-СЯНЬО

ОБОЗНАЧЕНІЯ.

Границы гужевого подвоза хлѣба къ Чанчуню и станціямъ Гир.-Чанчун. жел. дороги.

Границы районовъ подвоза хлѣба къ станціямъ К. В. ж. д.; названія станцій подчеркнуты соотвѣтствующимъ цвѣтомъ.

40,0{15,0/25,0} Черныя цифры—общій вывозъ хлѣба изъ района тяготѣнія станціи; красныя—вывозъ по К. В. ж. д.; зеленыя—гужевой вывозъ.

(въ милліонахъ пудовъ).

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

ГРАНИЦЫ ГОСУДАРСТВЕННЫЯ
" ПРОВИНЦІИ
" УѢЗДОВЪ
ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА (ШИРОКАЯ КОЛЕЯ)
" " (УЗКАЯ КОЛЕЯ)
СТАНЦІЯ
ГЛАВНЫЙ ГОРОДЪ ПРОВИНЦІИ
УѢЗДНЫЙ ГОРОДЪ

Масштабъ:

ВЪ АНГЛІЙСКОМЪ ДЮЙМѢ 56 ВЕРСТЪ

56 42 28 14 0 56 112

Сопоставленіе этихъ данныхъ съ цифрами гужевого вывоза на югъ въ прошлую кампанію даетъ слѣдующую картину.

РАЙОНЫ.	ГУЖЕВОЙ ВЫВОЗЪ.		
	За кампанію 1920—1921 г.	За кампанію 1921—1922 г.	
		За первую половину.	За всю кампанію (предположительно)
	Милліоны пудовъ.		
Цицикарскій, Аньдинскій, Харбинскій, Н.-Сунгарійскій и Восточный	35,5	1,5	3
Южный и Бодунэскій	26,7	7,5	15
Итого	62,2	9,0	18
	ИЛИ ЖЕ ВЪ ПРОЦЕНТАХЪ.		
Цицикарскій, Аньдинскій, Харбинскій, Н.-Сунгарійскій и Восточный	100%	—	8,4%
Южный и Бодунэскій	100%	—	56,2%
Итого	100%	—	28,9%

Организація гужа.

Массовыя перевозки хлѣбныхъ грузовъ обычно производятся на большихъ грузовыхъ двухколесныхъ арбахъ—«да-че», весьма массивныхъ, съ осью, вращающейся вмѣстѣ съ колесами. Арба имѣетъ двѣ короткихъ оглобли, въ которыя впрягается сильная лошадь; постромками къ арбѣ припрягается большое количество (смотря по тяжести арбы) пристяжныхъ—3, 6 и до 13-ти, которыя располагаются впереди коренника, обычно по три въ рядъ. При большомъ количествѣ лошадей арбу нерѣдко сопровождаетъ два погонщика, при маломъ—одинъ. Вмѣсто лошадей или вмѣстѣ съ лошадьми въ арбу часто впрягаются мулы.

Средняя нагрузка арбы при зимней дорогѣ на дальнихъ разстояніяхъ должна быть опредѣлена въ цифрѣ около 160-ти пудовъ (150—180 пудовъ), при семи упряжныхъ животныхъ; иногда нагрузка увеличивается даже до 250 пудовъ, при 14-ти животныхъ; при неблагопріятныхъ условіяхъ (плохая дорога) вѣсъ груза на арбѣ уменьшается до 100 и менѣе пудовъ.

Случайныя мелкія перевозки совершаются на болѣе легкихъ малыхъ арбахъ съ колесами, вращающимися на неподвижной оси (сяо-че), съ 3—4-мя упряжными животными; иногда въ эти арбы впрягаются быки.

Груженая арба зимой идетъ со скоростью 35—55 верстъ въ день, скорость движенія порожнякомъ порою превышаетъ 60 верстъ.

Подвозъ хлѣба къ станціямъ Кит. Вост. жел. дор. производится въ преобладающемъ большинствѣ случаевъ самими владѣльцами зерна на своихъ арбахъ и гораздо рѣже (изъ уѣздныхъ торговыхъ центровъ) хлѣботорговцами на наемныхъ арбахъ.

При дальнемъ гужѣ значительно большій процентъ хлѣба подвозится фирмами на наемныхъ арбахъ и меньшій самими земледѣльцами. Однако, за минувшія кампаніи въ Чанчунѣ нерѣдко встрѣчались крестьянскія арбы, привезшія собственный хлѣбъ изъ мѣстностей сѣвернѣе Харбина и ст. Аньда

Арбы, доставившія хлѣбъ на станцію, нерѣдко возвращаются обратно съ грузомъ товаровъ «цза-хо», соли или какихъ-нибудь иныхъ. Однако, такого рода обратные грузы, даже на станціяхъ съ большими оборотами хлѣбной и иной торговли (въ распредѣлительныхъ центрахъ), имѣются въ весьма ограниченномъ (сравнительно съ подвозимымъ хлѣбомъ) количествѣ, и большая часть арбъ уходитъ обратно порожними. На малыхъ станціяхъ, гдѣ торговля ничтожна и гдѣ лишь производится погрузка хлѣба, надежды на полученіе обратнаго груза почти нѣтъ.

Въ крупныхъ распредѣлительныхъ центрахъ, какъ Харбинъ и Чанчунь, или менѣе значительныхъ—Цицикаръ, Аньда, Шуанченпу и нѣкоторыхъ другихъ,—возможность полученія обратнаго груза больше, и отсюда меньшій процентъ арбъ возвращается порожнякомъ; однако, и здѣсь количество вывозимыхъ товаровъ всегда меньше количества подвезеннаго хлѣба, и если порожнякомъ уходитъ сравнительно меньшее количество арбъ, то арбы, получившія обратный грузъ, обычно загружены далеко не полнымъ вѣсомъ.

Дальній гужевой транспортъ (въ Чанчунь) *изъ Харбина*, а также въ гораздо меньшей степени и изъ нѣкоторыхъ другихъ крупныхъ центровъ Сѣверной Маньчжуріи значительно разнится отъ таковаго же транспорта туда изъ уѣздныхъ центровъ.

Харбинъ является первостепенной важности распредѣлительнымъ центромъ для разнообразныхъ китайскихъ товаровъ, шедшихъ за послѣдніе годы гужомъ изъ Чанчуня. Около 62% всего количества товаровъ, отправленныхъ Чанчунемъ (желѣзной дорогой и гужомъ) въ Сѣверную Маньчжурію, направляется въ Харбинъ.

Въ то же время, зерно, которое должно было итти гужомъ въ Чанчунь, не сосредоточивалось большими массами въ Харбинѣ, и здѣсь не было большого спроса на арбы подъ хлѣбъ въ Чанчунь.

Наоборотъ, изъ уѣздовъ шли въ Чанчунь громадныя количества хлѣба, а спросъ въ Чанчунѣ на арбы подъ товары въ уѣздные центры Сѣверной Маньчжуріи былъ не великъ, такъ какъ товары (кромѣ направлявшихся въ районы южной линіи) шли отсюда на Харбинъ.

Перевозки «цза-хо» изъ Чанчуня въ Харбинъ должны были совершаться или на арбахъ, принадлежащихъ крестьянамъ ближайшаго къ Чанчуню района, или рѣже на арбахъ, привезшихъ хлѣбъ изъ засунгарійскихъ уѣздовъ. Для первыхъ «цза-хо» являлось прямымъ грузомъ; по прибытіи въ Харбинъ эти арбы искали для себя хлѣбные грузы для перевозки въ Чанчунь, куда онѣ должны были обратно вернуться. Для засунгарійскихъ крестьянъ хотя «цза-хо» было обратнымъ грузомъ, но оно доставлялось не въ уѣздный центръ, а въ Харбинъ, въ то время какъ возчикъ нерѣдко жилъ далеко отъ этого города.

Для перевозки въ Чанчунь хлѣба со станцій и изъ уѣздовъ Сѣверной Маньчжуріи арбы нанимались здѣсь же—въ уѣздахъ и на станціяхъ, и хлѣбъ былъ для нихъ всегда грузомъ прямымъ; прибывъ туда, эти арбы искали тамъ обратной доставки на сѣверъ грузовъ «цза-хо» и другихъ, которыхъ было мало.

Въ транспортѣ Харбинъ (и еще нѣкоторые—въ видѣ исключенія—центры) —Чанчунь преимущественнымъ прямымъ грузомъ было «цза-хо» и обратнымъ—хлѣбъ; въ транспортѣ между уѣздами и Чанчунемъ—прямымъ грузомъ былъ хлѣбъ и обратнымъ—«цза-хо».

Въ Харбинъ шло по высокимъ ставкамъ «цза-хо» и обратно—по низкимъ—хлѣбъ; изъ уѣздовъ шелъ по высокимъ цѣнамъ хлѣбъ и обратно по низкимъ цѣнамъ «цза-хо».

Неравномѣрность корректировалась тѣмъ, что уѣздныя арбы, прибывъ въ Чанчунь, старались найти на обратный путь «цза-хо» для доставки его въ Харбинъ, а чанчунскія арбы искали хлѣбъ на обратный путь въ уѣздахъ; однако, уравненіе было затруднительно, такъ какъ «цза-хо» было мало, а чанчунскія фирмы предпочитали отправлять этотъ товаръ со своими—хорошо знакомыми возчиками, подыскиваніе же въ уѣздахъ хлѣба на обратный путь сопряжено было съ потерей времени и большими издержками.

Иногда сами земледѣльцы везли свой хлѣбъ издалека въ Чанчунь, разсчитывая на вырученныя отъ продажи хлѣба деньги закупить въ Чанчунѣ товары и съ выгодою продать ихъ у себя дома.

Въ массовой дальней перевозкѣ гужомъ хлѣба и «цза-хо» за рядъ лѣтъ уже сложились навыки и обычаи, обезпечивающіе интересы и грузохозяина, и перевозчика.

Наемъ арбъ грузохозяиномъ производится либо непосредственно, либо при помощи знакомой фирмы. Первая форма найма примѣняется въ тѣхъ случаяхъ, когда грузохозяинъ отправляетъ свой грузъ изъ постояннаго мѣста нахожденія своей фирмы, второй—при наймѣ арбъ въ чужомъ мѣстѣ.

Фирма, желающая отправить грузъ изъ пункта, гдѣ она работаетъ, обращается къ знакомому уже по дѣловымъ сношеніямъ зажиточному крестьянину изъ ближайшей деревни и поручаетъ ему собрать среди своихъ односельчанъ необходимое количество арбъ, возлагая на него отвѣтственность за добропорядочность подобранныхъ имъ возчиковъ. Съ этимъ «старшинкой» заключается условіе на перевозку и опредѣляется цѣна. Изъ условленной цѣны старшинка удерживаетъ въ свою пользу, какъ организаторъ, нѣкоторый процентъ. Иногда грузохозяинъ нанимаетъ арбы сразу въ оба конца, обязуясь на обратный путь дать собственный грузъ или подыскать чужой. Такого рода условія на перевозку, наиболѣе выгодныя для обѣихъ сторонъ, встрѣчаются, однако, сравнительно рѣдко; обычно условіе заключается на доставку груза въ одинъ конецъ, что, конечно, сказывается повышенной цѣной.

При заключеніи условія возчику выдается задатокъ. Гужевой обозъ весьма часто сопровождаетъ приказчикъ грузохозяина. «Старшинкѣ» вручается фактура съ указаніемъ количества сданнаго ему для доставки груза и указаніемъ, кому и гдѣ онъ долженъ сдать грузъ. Дубликатъ фактуры съ распиской «старшинки» въ пріемѣ груза остается у грузохозяина. Кромѣ фактуры, «старшинкѣ» передаются различные документы, удостовѣряющіе легальность слѣдующаго груза—квитанціи налоговой конторы объ уплатѣ пошлинъ и другіе.

Возчики сами заинтересованы въ томъ, чтобы не задерживаться въ пути; поэтому срокъ доставки груза при заключеніи условія не оговаривается.

Возчикъ несетъ полную отвѣтственность за сохранность груза во время пути; онъ отвѣчаетъ за всѣ случаи пропажи или порчи товара, кромѣ грабежа хунхузами. Въ случаѣ недостачи товара при сдачѣ или порчи, пріемщикъ удерживаетъ стоимость потеряннаго или испорченнаго изъ провозной платы.

Количество, принятое къ перевозкѣ, и провозная плата опредѣляются для хлѣба съ даня (обычно—въ дяо), а для разныхъ товаровъ (цза-хо)—съ мѣста (каждое мѣсто вѣситъ обычно отъ 100 до 150 цзинъ, т.-е около $3^1/_2$—5 пудовъ, а иногда и болѣе). Перевозимые на арбахъ грузы обычно не страхуются.

Наемъ арбъ въ чужомъ мѣстѣ или въ большомъ центрѣ, гдѣ фирмы не знаютъ возчиковъ, производится черезъ посредство транспортныхъ конторъ, которыя подыскиваютъ возчиковъ. Въ этихъ случаяхъ отвѣтственность передъ грузохозяиномъ несетъ транспортная контора, которая удерживаетъ въ свою пользу изъ провозной платы опредѣленный процентъ.

Отправокъ хлѣба черезъ посредство транспортныхъ конторъ изъ районовъ западной и восточной линій почти не наблюдается; закупающія хлѣбъ фирмы —если онѣ не имѣютъ знакомыхъ возчиковъ—нанимаютъ ихъ при посредничествѣ мѣстныхъ да-че-дяней или лянъ-чжаней. Наоборотъ, при перевозкахъ «цза-хо» (отправки изъ Чанчуня и Харбина) транспортныя конторы играютъ видную роль.

Въ районѣ южной линіи видное участіе въ гужевой доставкѣ хлѣба на Чанчунь принимаютъ транспортныя конторы—японскія, или работающія подъ китайскимъ флагомъ, но на японскій капиталъ, и состоящія въ тѣсной связи съ японскими предпріятіями Чанчуня. Транспортная работа этихъ конторъ тѣсно переплетается съ комиссіонной и ссудной.

Въ минувшія кампаніи главный смыслъ работы при помощи этихъ конторъ для хлѣботорговца состоялъ въ томъ, что японскій флагъ освобождалъ грузъ отъ налоговъ и поборовъ въ пути, а связи конторы въ Чанчунѣ давали увѣренность въ томъ, что грузъ будетъ быстро и безъ лишнихъ формальностей переотправленъ дальше.

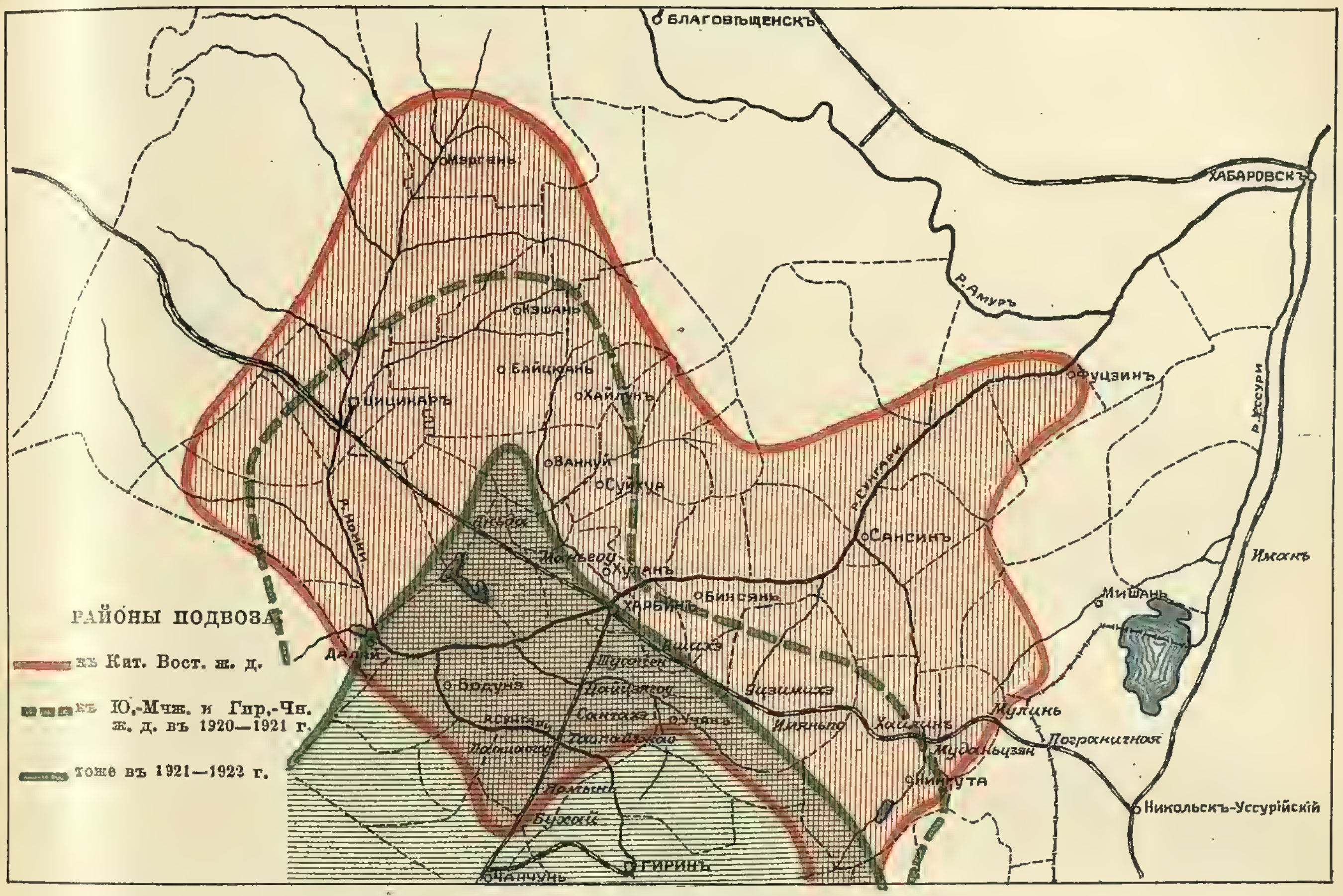
Гужевыя цѣны.

Сколько-нибудь устойчивыми могутъ считаться лишь цѣны на гужевую перевозку при дальнемъ вывозѣ хлѣба—на Чанчунь, такъ какъ изъ хлѣба, подвозимаго къ станціямъ, большая часть падаетъ на крестьянское зерно, при

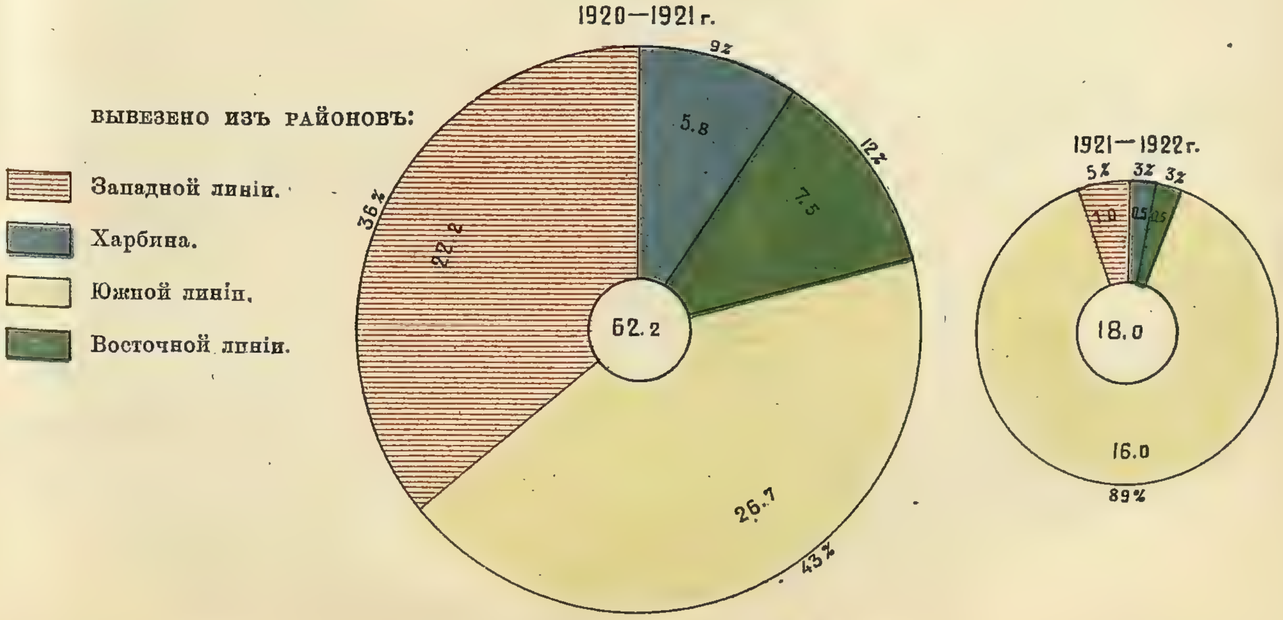
№ 22а.

Гужевой транспортъ хлѣба въ кампаніи 1920—1921 г. и 1921—1922 г.

I. Районы подвоза.


Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
Мергень
Кэшань
Байцюань
Хайлунъ
Цицинаръ
Ванкуй
Суйхуа
р. Амуръ
Фуцзинъ
р. Уссури
р. Сунгари
р. Нонни
Сансинъ
Имань
Аньда
Маньгоу
Хуланъ
Харбинъ
Бинсянь
Мишань
Далай
Ашихэ
Шуанчен
Бодунэ
Цайцзягоу
Сантаха
Учань
Яосунгари
Таолайчжао
Ишцзымихэ
Ижаньпо
Хайлинъ
Мулинь
Пограничная
Муданьцзян
Нингута
Никольскъ-Уссурійскій
Помынь
Бухай
Гиринъ
Чанчунь
РАЙОНЫ ПОДВОЗА
въ Кит. Вост. ж. д.
въ Ю.-Мчж. и Гир.-Чн. ж. д. въ 1920—1921 г.
тоже въ 1921—1922 г.

II. Размѣры гужевого вывоза изъ района К. В. ж. д.



подвозѣ же къ станціямъ фирменнаго хлѣба цѣны опредѣляются подъ вліяніемъ многихъ привходящихъ обстоятельствъ и высота ихъ для одного и того же періода въ одной и той же мѣстности сильно колеблется. Сравненіе данныхъ о цѣнахъ по періодамъ и районамъ затрудняется тѣмъ, что плата за перевозку опредѣляется въ неустойчивыхъ дяо и пріурочивается къ даню, опредѣлить размѣры котораго въ переводѣ на вѣсовыя единицы достаточно точно возможно лишь при многократныхъ измѣреніяхъ.

Данныя о цѣнахъ за гужевую доставку, относящіяся къ кампаніи 1920—1921 гг. были собраны отъ мѣстныхъ коммерческихъ обществъ при обслѣдованіи лѣтомъ 1921 г.; въ декабрѣ 1921 г. были получены отъ нихъ же свѣдѣнія о цѣнахъ текущей кампаніи.

Данныя эти, представляющія не цѣны конкретныхъ сдѣлокъ, а субъективныя среднія, приводятся ниже. Для сравненія помѣщаются такія же свѣдѣнія о стоимости перевозки, относящіяся къ кампаніи 1913—1914 гг., заимствованныя изъ журнала междувѣдомственнаго совѣщанія по пересмотру тарифовъ Кит. Вост. желѣзной дороги.

ДО ЧАНЧУНЯ ОТЪ	Число верстъ.	За пудъ.		
		1913—14 г.	1920—21 г.	1921—22 г.
		Копейки.	Центы.	
г. Цицикара	460	—	15—24	Гужевой перевозки нѣтъ.
ст. Аньда	350	—	20—25	
ст. Маньгоу	330	—	15	
г. Харбина	300	15,5	10—12	10—12
ст. Шуанченпу	230	12,5	13	10—13
г. Учансяня	230	—	—	17
ст. Цайцзягоу	200	11,0	13	10—13
г. Юйшусяня	180	10,0	11	12—15
ст. Санчахэ	160	—	11	9—11
г. Бодунэ	160	—	12	12—14
ст. Таолайчжао	135	—	11	8—9
ст. Ямынь	80	4,1	4,2	5—7

Среднія пудоверстныя ставки (невзвѣшенныя среднія) даютъ слѣдующія цифры:

при отправкахъ съ западной линіи . . . . въ	1920—21 г.	1/17
» » изъ Харбина . . . . въ	1913—14 г.	1/19
	1920—21 г.	1/27
	1921—22 г.	
» » съ южной линіи . . . въ	1914—13 г.	1/18
	1920—21 г.	1/15,2
	1921—22 г.	1/14,7

Ни въ 1913—14, ни въ 1921—22 г. гужевой вывозъ на Чанчунь изъ района западной линіи не былъ значительнымъ, и сколько-нибудь установившихся цѣнъ на гужъ здѣсь не было; въ частности, въ кампанію 1921—22 г. отсюда шелъ почти исключительно крестьянскій хлѣбъ. Поэтому сравнивать цѣны кампаніи 1920—21 г. съ цѣнами какого-либо иного періода невозможно.

Для перевозокъ хлѣба въ Чанчунь изъ Харбина одинаковыя цѣны кампаній 1920—21 и 1921—22 гг. оказались ниже цѣнъ 1912—14 г.—здѣсь сказалось громадное увеличеніе гужевой доставки въ Харбинъ изъ Чанчуня товаровъ «цза-хо», арбы изъ-подъ которыхъ готовы были принимать къ перевозкѣ въ обратномъ направленіи хлѣбъ по самымъ дешовымъ цѣнамъ. Причина эта дѣйствовала одинаково въ 1920—21 г. и въ первой половинѣ кампаніи 1921—22 г.—до введенія въ дѣйствіе 15 декабря 1921 г. пониженнаго тарифа на «цза-хо», послѣ чего перевозка этихъ товаровъ гужомъ рѣзко сократилась. Только на южной линіи гужъ въ болѣе или менѣе развитой формѣ существовалъ въ теченіе всѣхъ трехъ кампаній, свѣдѣнія о гужевыхъ цѣнахъ которыхъ мы имѣемъ. Здѣсь наблюдается повышеніе цѣнъ на гужъ отъ 1913—14 къ 1920—21 г. и, въ общемъ, одинаковыя—съ нѣкоторымъ повышеніемъ для однихъ и пониженіемъ для другихъ станцій и городовъ—цѣны кампаніи 1920—21 и 1921—22 гг.

Отъ 1913—14 къ 1920—21 г. цѣны на гужъ повысились въ зависимости отъ общаго повышенія цѣнъ и развитія спроса на гужъ.

Высота гужевыхъ цѣнъ въ кампанію 1921—22 г. сильно различалась для отдѣльныхъ пунктовъ отправленія. Перевозка изъ удаленныхъ отъ жел. дор. пунктовъ стоила дороже, чѣмъ изъ расположенныхъ вблизи ея. Въ то время, какъ уѣздные центры даютъ цифры болѣе высокія для 1921—22 г. нежели для 1920—21 г., станціи представляютъ обратную картину. Противоположное даетъ Ямынь, гужъ изъ района котораго въ кампанію 1921—22 г.—въ силу особенностей тарифа—одно время представлялъ преимущества сравнительно съ желѣзнодорожной перевозкой. Мѣропріятія 1921 г. отразились пониженіемъ цѣнъ на гужъ, при чемъ вліяніе это сказалось сильнѣе въ пунктахъ, близкихъ къ линіи. Наоборотъ, сохранившіе большіе размѣры гужа на Гир.-Чанч. жел. дор., тяготѣющіе къ ней уѣздные центры Юйшусянь и Учансянь удержали высокія цѣны, равно какъ и Бодунэ, сбывавшій сяомицзу и зеленый горошекъ, не пользовавшіеся новыми льготами экспортнаго тарифа.

Гужевыя цѣны на перевозку «цза-хо» въ кампанію 1921—22 г. держались —какъ въ прошломъ году—на высокомъ уровнѣ для отправокъ Чанчунь—

Харбинъ (20—25 цент.) и на весьма низкомъ (на нѣсколько копѣекъ дешевле, чѣмъ хлѣбъ на югъ)—для перевозокъ въ прочіе центры. Такъ, напримѣръ, въ кампанію 1920—21 г. перевозка «цза-хо» изъ Чанчуня на станцію Аньда стоила 6—7 центовъ, а изъ Чанчуня до Цицикара отъ 10 до 15 центовъ.

2. Водныя перевозки хлѣба.

Рѣка Сунгари доступна для постояннаго судоходства на протяженіи 885 верстъ—отъ устья р. Нонни до впаденія въ р. Амуръ кромѣ того, плаваніе пароходовъ возможно по р. Нонни въ нижнемъ ея теченіи, и—въ полноводные годы—по Сунгари выше устья р. Нонни. Въ полноводные годы сплошь, а въ мелководные—въ теченіе трехъ четвертей навигаціи, на всемъ указанномъ протяженіи могутъ проходить суда съ осадкой въ 4 и даже 5 футовъ; во время спада водъ (не болѣе четверти навигаціоннаго времени)возможно плаваніе судовъ съ осадкой до 3 футовъ. Въ исключительно мелководные годы суда должны на короткое время итти на 2½ футахъ.

Навигація въ Харбинѣ въ среднемъ начинается между 1—15 апрѣля и продолжается до 5—20 ноября, то-есть въ теченіе семи мѣсяцевъ.

Перевозки хлѣба водою въ Сѣверной Маньчжуріи производятся при помощи транспорта парового (пароходами и баржами на буксирѣ) и непарового—джоночнаго.

Паровой транспортъ регулярно обслуживаетъ плесъ Харбинъ—Лахасусу на р. Сунгари и рѣку Амуръ; кромѣ того, существуетъ пароходное движеніе въ верхнемъ плесѣ, между Харбиномъ—Бодунэ—Лаошаогоу—Гириномъ, однако, рѣка здѣсь настолько мелководна, что пароходы даже средней осадки могутъ проходить лишь въ большую воду[*]); поэтому, пароходные рейсы здѣсь носятъ случайный характеръ. Въ отдѣльныхъ случаяхъ пароходы О-ва Кит. Вост. жел. дор. совершали съ баржами рейсы по рѣкѣ Нонни до станціи Фуляэрди.

Джоночное движеніе существуетъ на всемъ протяженіи р. Сунгари—отъ пристани Вей-ша-хэ-коу-цза (198 верстъ выше гор. Гирина) до устья, а также по нѣкоторымъ изъ притоковъ Сунгари: по Нонни, Хуланхэ, Муданьцзяну и другимъ.

Несмотря на то, что р. Нонни (на большомъ протяженіи), а также и нѣкоторыя другія, доступны для паровыхъ судовъ, пароходные рейсы туда не организованы, такъ какъ рейсы эти пока не представляютъ коммерческой выгоды и порой требуютъ небольшихъ судовъ особаго типа, которыхъ совершенно нѣтъ, или которыя имѣются въ недостаточномъ количествѣ.

Паровой транспортъ.

Пароходное сообщеніе по Сунгари установилось вмѣстѣ съ постройкой желѣзной дороги и первоначально обслуживало почти исключительно нужды желѣзной дороги. Постепенно развиваясь, оно стало играть весьма видную роль въ коммерческомъ оборотѣ, занимаясь подвозомъ грузовъ къ Харбину и вывозомъ ихъ за предѣлы края—на Амуръ, а также и мѣстными перевозками между сосѣдними пристанями. Достаточно указать, что въ нѣкоторые годы вывозимые воднымъ путемъ въ Пріамурье хлѣбные грузы составляли до $^2/_3$ и болѣе всего количества хлѣба, ввозимаго туда изъ Сѣверной Маньчжуріи.

---

[*]) Особенно трудно движеніе на плесѣ Лаошаогоу—Бодунэ.

Какъ уже отмѣчено выше, до начала европейской войны паровой водный транспортъ обслуживалъ наполовину подвозъ хлѣба къ Харбину, наполовину —вывозъ его на Амуръ.

Въ теченіе войны и послѣдующаго времени размѣры водныхъ отправокъ на Амуръ постепенно сокращались, а отправки на Харбинъ росли. Для послѣднихъ лѣтъ значеніе воднаго вывоза хлѣба по Сунгари на Амуръ было ничтожно, и даже тѣ небольшія партіи, которыя проходили чрезъ Лахасусу (устье Сунгари) въ сѣверномъ направленіи, въ значительной части направлялись на пристани китайскаго правобережья Амура, испытывающаго недостатокъ своего хлѣба.

До 1913 г. на Амуръ шла въ большихъ количествахъ мука, грузившаяся въ Харбинѣ; послѣ обложенія ея высокой ввозной пошлиной (45 коп. на пудъ), и особенно послѣ уничтоженія привиллегированной 50-верстной полосы ее замѣнила пшеница, которую стали отправлять ближайшія къ устью р. Сунгари пристани—Сансинъ, Цзямусы, Сусу и Фугдинъ. Харбинъ въ небольшихъ количествахъ отправлялъ овесъ. Бобы, нѣсколько лѣтъ (1910, 1911, и 1914) экспортировавшіеся чрезъ Николаевскъ-на-Амурѣ, шли сюда не только съ пристаней, лежащихъ ниже Сансинскаго переката, но и болѣе далекихъ—Синдяна и друг.; вообще же, бобы съ пристаней всего нижняго плеса и прежде отправлялись въ Харбинъ. За послѣдніе годы всѣ хлѣбные грузы нижней Сунгари тяготѣютъ исключительно къ Харбину.

Составъ флота. Въ теченіе долгаго времени по Сунгари рейсировали преимущественно пароходы подъ русскимъ флагомъ; китайскіе пароходы здѣсь появились гораздо позже, и число ихъ было невелико*). Русскіе пароходы, принадлежавшіе харбинскимъ владѣльцамъ, составляли собственно сунгарійскій флотъ; кромѣ того, здѣсь же работали суда амурскихъ пароходовладѣльцевъ—амурскаго общества пароходства и торговли и другихъ. По количеству перевозимыхъ грузовъ на первомъ мѣстѣ до настоящаго времени стоитъ флотъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Послѣ русской революціи работа русскихъ судовъ на Сунгари стала крайне трудной; раньше всѣ эти суда рейсировали не только по Сунгари, но и по Амуру; ограниченіе работой по Сунгари часто не могло оправдать расходовъ по содержанію судовъ; русскіе рейсы по Сунгари—въ предѣлахъ Китая—оказывались затрудненными отяготительными препятствіями и формальностями, грузообмѣнъ съ Амуромъ значительно сократился; кромѣ того, сначала національная частнаго флота на Амурѣ, а позже, послѣ обратной передачи судовъ владѣльцамъ, постоянныя опасенія реквизиціи судовъ для правительственныхъ надобностей преградили доступъ въ Амуръ русскимъ судамъ, оставшимся въ Харбинѣ и избѣжавшимъ національзаціи. Русскія суда амурскаго флота, оставшіяся въ Амурѣ, въ теченіе навигацій 1920 г. и, особенно, 1921 г. посѣщали Харбинъ, обслуживая случайныя грузовыя перевозки между Харбиномъ и русскими областями.

Тяжелое положеніе частнаго русскаго судоходства по Сунгари привело къ тому, что—начиная съ 1918 г.—русскій флотъ сталъ переходить въ руки иностранцевъ,—главнымъ образомъ китайцевъ. Къ 1922 г. въ русскихъ рукахъ осталось небольшое количество судовъ. Русскія судоходныя предпріятія оказались замѣненными китайскими, среди которыхъ доминирующее значеніе имѣетъ полуправительственное «Пароходное Товарищество У-тунъ», скупившее большую часть проданныхъ русскихъ пароходовъ. Кромѣ «У-туна», на Сунгари работаетъ нѣсколько мелкихъ китайскихъ предпріятій.

---

*) Еще въ 1910 г. по Сунгари плавало только 5 китайскихъ пароходовъ, изъ нихъ 2 казенныхъ.

Къ навигаціи 1922 г. обслуживающій р. Сунгари паровой и баржевой флотъ состоитъ болѣе чѣмъ изъ 83 пароходовъ и 80 баржъ*), распредѣлявшихся по ихъ принадлежности слѣдующимъ образомъ:

ФИРМА.	Число.		Грузоподъемность баржъ (пудовъ).
	Пароходовъ.	Баржъ.	
Общество Китайской Восточной желѣзной дороги	12	30	1.242.000
Товарищество «У-тунъ» болѣе	20	18	?
Амурское Общество Пароходства и Торговли	3	7	245.000
Пароходство И. И. Марксъ и К⁰	3	6	277.000
Марксъ, И. И.	1	—	?
Восточно-Сибирское Пароходное Товарищество	7	2	77.000
Власовъ, Ф. М.	1	1	40.000
Дальне-Восточное Товарищество	1	1	50.000
Ванъ У-чинъ	3	2	19.000
Слизиковъ, К. И.	2	—	?
Англійская Продуктн. Экспортная К⁰	1	1	3.000
Васильевъ и Гройсманъ	—	2	?
Шерлаимовъ	1	—	—
Долговъ, Г. С.	1	2	?
Бр. Вшивкины	1	1	25.000
Бузановъ, Г. Н.	1	—	—
Цицикарское Бюро	6	—	—
Гуанъ-синъ-гунсы	3	2	80.000
Разныя китайскія фирмы	16	5	?

Флотъ О-ва Кит. Вост. жел. дороги состоитъ изъ 10 пароходовъ по 400 индик. силъ каждый и 2 пароходовъ по 100 силъ; изъ нихъ 2 парохода приспособлены для перевозки пассажировъ, 9—буксирныхъ и 1 (переданный китайскому военному командованію) предназначенъ для несенія охранной службы.

---

*) Въ это число не включено нѣсколько мелкихъ судовъ, зазимовавшихъ въ Сансинѣ.

Изъ 30 баржъ 22 поднимаютъ отъ 40 до 45 тыс. пудовъ груза, грузоподъемность одной достигаетъ 80 тыс. пуд., одной—20 тыс. пуд. и шести—отъ 35 до 40 тыс. пуд. Кромѣ того, это пароходство располагаетъ четырьмя паровыми катерами (6—46 силъ). Осадка баржъ разсчитана на рейсы по нижнему плесу р. Сунгари и для большинства баржъ (при полной нагрузкѣ) составляетъ отъ 5 до $5^{1}/_{2}$ футовъ.

48 частныхъ пароходовъ, о которыхъ имѣются подробныя свѣдѣнія (не считая пароходовъ О-ва Кит. Вост. ж. д.), по силѣ машинъ распредѣляются такимъ образомъ:

Съ машинами силою (индикаторныхъ силъ)	Число пароходовъ	
100 и менѣе	7	или 15%
отъ 105 до 200	12	» 25%
» 205 » 300	16	» 33%
» 305 » 500	10	» 21%
» 505 » 880	3	» 6%
	48	100%

Частныя баржи (свѣдѣнія имѣются о 44 баржахъ) по ихъ грузоподъемности распредѣляются такъ:

Грузоподъемность (тыс. пудовъ)	Число баржъ	
20 и менѣе	8	или 18%
отъ 21 до 35	20	» 46%
» 36 » 50	8	» 18%
» 51 » 70	5	» 11%
» 71 » 83	3	» 7%
	44	100%

Только-что указаннымъ флотомъ обслуживается и грузовое, и пассажирское движеніе. Часть пароходовъ занята только буксировкой баржъ и не беретъ пассажировъ, часть же принимаетъ на свой бортъ пассажировъ и грузитъ въ трюмъ грузы, а иногда, кромѣ того, ведетъ на буксирѣ баржи; такимъ образомъ, всѣ пароходы могутъ быть раздѣлены на товаро-пассажирскіе и чисто-буксирные. Вмѣсто баржъ пароходы (въ томъ числѣ товаро-пассажирскіе) нерѣдко ведутъ джонки съ грузомъ.

Перевозка пассажировъ играетъ важную роль въ пароходныхъ рейсахъ и весьма выгодна для предпріятій.

Наиболѣе оживленное движеніе судовъ наблюдается на ближайшемъ къ Харбину плесѣ—до пристани Цзямусы, далѣе, особенно за Фугдиномъ, оно значительно ослабѣваетъ.

Товаро-пассажирскіе рейсы обычно совершаются между Харбиномъ и Фугдиномъ; иногда пароходы (китайскіе) проходятъ на Амуръ—до Сахаляна (Хейхэ).

Большинство пароходныхъ фирмъ работаетъ только по перевозкѣ грузовъ. Товаро-пассажирскіе (между Харбиномъ и Фугдиномъ—почти ежедневные) рейсы поддерживаетъ «У-тунъ» и нѣкоторыя мелкія китайскія пароходства.

Пароходство Кит. Вост. жел. дороги занято почти исключительно перевозками грузовъ. Въ навигацію 1921 г. оно совершенно не совершало товаро-пассажирскихъ рейсовъ; въ навигацію 1922 г. это пароходство устанавливаетъ срочную товаро-пассажирскую линію до Фугдина.

Въ послѣднія навигаціи по количеству перевезенныхъ пассажировъ на первомъ мѣстѣ стояло Т-во «У-тунъ», отстающее отъ пароходства К. В. ж. д. по перевозкамъ грузовъ. Это пароходство имѣетъ всюду на пристаняхъ своихъ агентовъ и сумѣло довольно близко подойти къ среднему и мелкому отправителю. Перевозки «У-туна» затрудняются чрезвычайно малымъ количествомъ имѣющихся у него баржъ, сравнительно съ числомъ пароходовъ. Содержаніе весьма большого штата служащихъ и другіе расходы тяжело ложатся на коммерческую работу этого крупнѣйшаго на Сунгари предпріятія, несмотря на оказываемую ему правительственную поддержку.

Пароходство Кит. Вост. ж. д. до послѣдняго времени работало исключительно съ крупными грузоотправителями, перевозя грузы, въ общемъ, по нѣсколько болѣе дешовымъ, чѣмъ у другихъ пароходствъ, цѣнамъ, но обставляя перевозки ограждающими интересы жел. дороги тяжелыми для грузоотправителей договорами. Въ навигацію 1922 г. это пароходство предполагаетъ работать, приближаясь къ типу обычныхъ коммерческихъ судоходныхъ предпріятій, разсчитывая не только на крупнаго, но и на средняго и мелкаго китайскаго грузоотправителя. Большое преимущество отправки грузовъ на судахъ Кит. Вост. ж. д. для грузоотправителя представляетъ возможность прямой водно-желѣзнодорожной перевозки, до порта включительно.

Джоночное движеніе.

Джонка, какъ и арба, является средствомъ передвиженія, типичнымъ для хозяйственнаго и бытового уклада китайскаго населенія. Успѣшная конкуренція этого способа транспорта съ паровымъ въ массовой перевозкѣ грузовъ обусловливается медленностью торговаго оборота и дешевизной людской рабочей силы.

Джонка представляетъ деревянное мелкосидящее приводимое въ движеніе парусами судно, приспособленное для перевозки грузовъ. Въ зависимости отъ грузоподъемности джонокъ и ихъ оснастки, различаютъ нѣсколько типовъ джонокъ. Двухмачтовая джонка, поднимающая отъ 2½ до 10 тысячъ пудовъ, называется «да-чуань», за ней слѣдуетъ «сяо-чуань»—съ одной мачтой и грузоподъемностью отъ 1 до 1½ тыс. пудовъ. Джонки этихъ типовъ имѣютъ палубу и трюмы, куда складываютъ грузъ; на джонкахъ меньшей грузоподъемности («да-дуй-вей-ху»—двѣ джонки, соединенныя вмѣстѣ, «да-дань-вей-ху» и др.) или совсѣмъ нѣтъ трюмовъ, или они незначительны.

Передвиженіе джонокъ совершается посредствомъ паруса, шестовъ или бичевой. Скорость движенія джонки всецѣло зависитъ отъ вѣтра, и въ среднемъ можетъ быть опредѣлена въ 25 верстъ въ сутки; при движеніи по теченію она повышается до 30 верстъ, а при движеніи противъ теченія понижается до 20 верстъ. Болѣе крупныя джонки идутъ еще медленнѣе.

Команда джонки состоитъ изъ нѣсколькихъ человѣкъ, по приблизительному расчету—одинъ человѣкъ на каждую 1,000 пудовъ грузоподъемности джонки.

Общее количество джонокъ, зарегистрированныхъ Харбинской Китайской Таможней въ 1921 г., превышаетъ 2,000; имѣется также нѣкоторое количество джонокъ, которыя въ теченіе этой навигаціи не заходили въ Харбинъ и не попали, поэтому, въ регистрацію.

Джонки обслуживаютъ какъ грузовое, такъ и пассажирское движеніе; иногда онѣ замѣняютъ баржи, въ которыхъ порой чувствуется недостатокъ.

Плесами съ наиболѣе значительнымъ джоночнымъ движеніемъ являются: Харбинъ—Сансинскій перекатъ по рѣкѣ Сунгари, Нунцзянсянь (Мэргэнь)—г. Цицикаръ по рѣкѣ Нонни, Далайсянь—Бодунэ—Лаошаогоу, Лаошаогоу—ст. Цзючжанъ Гир.-Чанч. ж. д.—Гиринъ по р. Сунгари и особенно важный плесъ Суйхуасянь—Харбинъ по р. Хуланхэ и Сунгари.

На протяженіи всего нижняго плеса рѣки Сунгари отъ Харбина до ея устья существуетъ джоночное движеніе; однако, оно носитъ совершенно различный характеръ на плесахъ выше и ниже Сансинскаго переката. Ниже переката и, особенно, ниже Сансина джонки обслуживаютъ лишь сообщеніе между сосѣдними пристанями; съ этихъ пристаней *) (отъ Харбина до переката 295 верстъ) на джонкахъ не производится никакихъ отправокъ въ Харбинъ или на другія удаленныя пристани; всѣ грузы отсюда идутъ (и сюда доставляются) на пароходахъ или баржахъ за пароходами. Наоборотъ, на плесѣ выше Сансинскаго переката джонки обслуживаютъ и перевозки грузовъ къ Харбину. Чѣмъ ближе къ Харбину, тѣмъ большій процентъ грузовъ идетъ на джонкахъ и меньшій—на пароходахъ.

На джонкахъ здѣсь доставляются въ Харбинъ хлѣбъ, лѣсъ, дрова, камень и другіе грузы и вывозятся обратно «цза-хо», соль, мѣшки и другіе товары.

Соотношеніе между перевозками на джонкахъ и на пароходахъ хлѣба (наиболѣе неудобнаго для перевозки на джонкахъ груза) за навигацію 1921 г. было таково:

Пристани.	Разстояніе отъ Харбина.	ОТПРАВЛЕНО ХЛѢБА:	
		на пароход.	на джонкахъ.
Дидацзуйцза	76	5%	95%
Игачжанъ	85	40%	60%
Шитоухэ	117	45%	55%
Синдянъ	145	10%	10%
Солуцзянкоуцза	161	90%	10%
Цалинхэ	233	90%	10%
Таванхэ	368	100%	—

Отсутствіе перевозокъ на джонкахъ съ пристаней ниже Сансинскаго переката объясняется отчасти тѣмъ, что хлѣботорговцы, работающіе на этихъ пристаняхъ, почти не производятъ самостоятельныхъ отправокъ хлѣба въ Харбинъ, а продаютъ его на пристаняхъ же харбинскимъ экспортнымъ фирмамъ; кромѣ того, длинный путь и долгіе сроки доставки (отъ Сансина 320 верстъ противъ теченія) заставляютъ предпочитать пароходы джонкамъ.

Хлѣботорговцы болѣе близкихъ къ Харбину пристаней, наоборотъ, предпочитаютъ везти хлѣбъ въ Харбинъ сами и пользуются для этого джонками. Преимущества джоночнаго транспорта передъ пароходнымъ, по мнѣнію ки-

---

*) Исключеніе составляетъ ближайшая изъ нихъ—Сансинъ, откуда бываютъ незначительныя отправки на джонкахъ въ Харбинъ.

тайскихъ коммерсантовъ этихъ пристаней, разнообразны: джоночный фрахтъ стоитъ не дороже пароходнаго, а иногда даже дешевле; джонки принимаютъ какое угодно количество груза, многіе же изъ пароходовъ соглашаются грузить только большія партіи; въ случаѣ задержки погрузки пароходъ требуетъ за простой, но никогда не платитъ, когда задержка происходитъ по винѣ парохода; по прибытіи парохода въ Харбинъ хлѣбъ необходимо немедленно выгружать—джонка всегда подождетъ, пока хлѣбъ не проданъ и т. д. Въ прежніе годы многіе грузохозяева избѣгали отправлять хлѣбъ на джонкахъ, такъ какъ, въ случаѣ аваріи, владѣлецъ джонки скрывался и взыскать съ него за утрату или порчу груза было невозможно. Съ 1919 года джоночники начали образовывать «джоночныя общества», каждый членъ котораго вноситъ туда солидный залогъ въ обезпеченіе исправности доставки. Съ этого времени грузохозяева стали заключать сдѣлки на перевозку съ обществами, которыя вполнѣ гарантируютъ сохранность груза.

Съ другой стороны пароходы имѣютъ за собой громадныя преимущества по сравненію съ джонками въ видѣ быстроты перевозки и обезпеченности и сохранности груза.

Въ настоящее время большинство хозяевъ джонокъ (у каждаго одна или нѣсколько джонокъ) состоитъ членами джоночныхъ обществъ. Число джоночныхъ обществъ за послѣдніе годы росло (весной 1921 года на плесѣ Харбинъ—Сансинъ работало 12 обществъ), а въ концѣ навигаціи 1921 года эти общества—и ранѣе работавшія согласованно—сдѣлали попытку образовать единое общество для всей Сунгари; утвержденіе представленнаго властямъ устава задержалось, но общество фактически приступило къ работѣ. Джоночныя общества—съ главными конторами въ Фуцзядянѣ—имѣютъ развитую сѣть своихъ агентовъ на всѣхъ значительныхъ пристаняхъ и пользуются расположеніемъ со стороны кліентовъ. Условія на перевозку грузовъ общества заключаютъ какъ въ Фуцзядянѣ, такъ и на пристаняхъ.

На нѣкоторыхъ пристаняхъ при обслѣдованіи 1921 года встрѣчались заявленія, что китайскіе коммерсанты, ранѣе не знавшіе порядковъ отправки грузовъ на пароходахъ и чуждавшіеся этого способа транспорта, за послѣднее время ознакомились съ ними и увидѣли многія преимущества, сравнительно съ перевозкой на джонкахъ.

Перевозки лѣса и дровъ, какъ груза менѣе цѣннаго и не подверженнаго порчѣ, отличаются отъ перевозокъ хлѣба и разныхъ товаровъ. Лѣсъ и дрова на джонкахъ идутъ изъ далекихъ отъ Харбина пристаней, какъ Цалинхэ, Тунгала, Талалами, Сяолалами и др.

На плесѣ Харбинъ—Бодунэ джоночное движеніе въ настоящее время имѣетъ мѣстный характеръ: грузы Бодунэскаго района, ранѣе въ нѣкоторой части шедшіе на Харбинъ, въ послѣдніе годы повернули на югъ, и массовыхъ перевозокъ грузовъ между Харбиномъ и Бодунэ теперь нѣтъ. Оживленное джоночное движеніе существуетъ отъ Далайсяня (на Нонни), Чжаочжоусяня (на Сунгари) и особенно Бодунэ къ Лаошаогоу и далѣе—къ станціи Цзючжанъ Гиринъ-Чанчунской желѣзной дороги. Этимъ путемъ происходитъ массовое передвиженіе на югъ хлѣба изъ уѣздовъ Фу-юй-сянь, Да-лай-сянь, Тай-лай-сянь и Чжао-чжоу-сянь, откуда хлѣбъ отчасти вывозится зимою арбами, но въ весьма большихъ количествахъ задерживается на мѣстахъ до весны для отправки водою. Къ началу навигаціи 1922 года на пристани Бодунэ находилось свыше 1,5 милл. пудовъ.

Въ зависимости отъ тарифныхъ условій и работы Китайской Восточной желѣзной дороги, въ навигаціи 1919, 1920 и отчасти 1921 г. грузы эти шли на джонкахъ,—пересѣкая подъ мостомъ (ст. Лаошаогоу)южную линію Китайской Восточной ж. д.—непосредственно на Гиринъ-Чанчунскую жел. дор. (пристань и станція Цзючжанъ).

Лѣтомъ 1921 года подъ вліяніемъ новыхъ экспортныхъ тарифовъ грузы эти въ значительной части стали перегружаться на рельсы не на Гиринъ-Чанчунской жел. дор., а на Китайской Восточной жел. дор. Послѣ того, какъ 3 октября 1921 года Китайская Восточная жел. дор. ввела спеціальный пониженный навигаціонный тарифъ отъ станціи Лаошаогоу на Дайренъ, движеніе грузовъ отъ Лаошаогоу на Цзючжанъ совершенно прекратилось: джонки стали перегружаться на пристани Лаошаогоу.

Плесъ Лаошаогоу—Цзючжанъ и въ навигацію 1921 года отдавалъ большую частью своихъ грузовъ на ближайшую пристань Цзючжанъ.

Джоночное движеніе по рѣкѣ Нонни—сверху, изъ уѣзда Нунъ-цзянъ-сяня (Мэргэнь), обслуживаетъ подвозъ хлѣба, дровъ и лѣса изъ сѣверныхъ уѣздовъ къ городу Цицикару (до города Нунцзянсянь—232 версты) и далѣе къ станціи Цицикаръ Китайской Восточной жел. дор., а также вывозъ отсюда на сѣверъ разныхъ товаровъ; на верхнемъ участкѣ—ближе къ Мэргэню рѣка носитъ горный характеръ и для плаванія джонокъ весьма неудобна. Несмотря на то, что джонки могли бы перегружать хлѣбъ непосредственно на желѣзнодорожной станціи (Фуляэрди на правомъ берегу р. Нонни), сюда подходитъ изъ нихъ меньшая часть, а остальныя разгружаются въ городѣ Цицикарѣ (по рѣкѣ 42 версты отъ ст. Фуляэрди)—являющемся крупнымъ торговымъ и административнымъ центромъ. Ниже Фуляэрди (до Далайсяня) джоночное сообщеніе по рѣкѣ Нонни мало развито: районъ этотъ слабо заселенъ и даетъ мало грузовъ.

Весьма важное значеніе для транспорта хлѣба имѣетъ рѣка Хуланхэ, впадающая въ Сунгари въ 25 верстахъ ниже Харбина, прорѣзающая въ своемъ теченіи плодородные и густо заселенные уѣзды восточной части Хэйлунцзянской провинціи: Юй-цинъ-сянь, Суй-хуа-сянь, Ланъ-си-сянь, Ху-ланъ-сянь и захватывающая часть Цинъ-ганъ-сяня и Хай-лунъ-сяня. Рѣка эта доступна для плаванія джонокъ на протяженіи свыше 200 верстъ и широко используется для доставки въ Харбинъ хлѣба и обратно разныхъ товаровъ. Подвозъ хлѣба по рѣкѣ Хуланхэ для послѣднихъ лѣтъ долженъ быть опредѣленъ въ цифрѣ не менѣе 5 милл. пудовъ въ навигацію. Между городомъ Хуланченомъ и Харбиномъ (30 верстъ) совершаютъ довольно правильные рейсы небольшіе пароходы.

Пристани.

Важнѣйшими пристанями рѣки Сунгари, имѣющими значеніе для района Китайской Восточной желѣзной дороги, являются слѣдующія:

1) *Цзючжанъ*—пристань и одновременно станція Гиринъ-Чанчунской ж. д., на которой производится перегрузка на желѣзную дорогу хлѣба, прибывающаго снизу по Сунгари и въ частности изъ Бодунэскаго района.

Съ 1 іюля 1919 по 1 іюля 1920 года перегрузила 4.170 тыс. пуд. хлѣба.
Съ 1 іюля 1920 по 1 іюля 1921 года перегрузила 1.832 тыс. пуд. хлѣба.

Послѣ того, какъ работа Китайской Восточной жел. дор. стала входить въ нормальное русло, прибытіе сюда грузовъ изъ района Китайской Восточной жел. дороги сократилось.

2) *Лаошаогоу*—пристань и станція южной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги, при пересѣченіи рѣки и желѣзной дороги. Здѣсь производится перевалка на желѣзную дорогу грузовъ, прибывающихъ на джонкахъ снизу. Въ навигацію 1921 года погрузила свыше 700 тыс. пудовъ. Значеніе этой пристани и станціи быстро растетъ.

3) *Бодунэ* (260 верстъ отъ Харбина)—крупный торговый центръ, стягивающій изъ четырехъ уѣздовъ свыше 5 милліоновъ пудовъ хлѣба и распредѣляющій между ними товары, стоитъ при пересѣченіи съ рѣкой грунтовыхъ путей на Чанчунь.

4) *Далайсянь* (280 верстъ), на рѣкѣ Нонни, — центръ уѣзда — торговый и административный; ведетъ хлѣбную торговлю, главнымъ образомъ черезъ Бодунэ.

5) *Чжаочжоусянь* (178 верстъ)—хлѣбная пристань и центръ уѣзда, торгующаго также преимущественно черезъ Бодунэ.

6) *Тайцзы* (135 верстъ)—хлѣбная пристань.

7) *Харбинъ—Фуцзядянь*—съ центральной пристанью всей Сунгари. Прибытіе съ сѣвера хлѣба, лѣса, дровъ, камня и др. грузовъ; отправленіе разнообразныхъ товаровъ. Большинство пристаней расположены въ Фуцзядянѣ; прямая перегрузка на желѣзную дорогу производится на перевалочной пристани, вблизи желѣзнодорожнаго моста. Здѣсь же разгружаются грузы, поступающіе на Восьмой участокъ. Обороты пристани указаны ниже.

8) *Дидацзуйцза* (76 вер. ниже Харбина)—пристань, не имѣющая торговаго значенія, но ведущая погрузку хлѣба, скупаемаго въ Баянсянѣ.

9) *Няоэрхэ* (85 вер.) — хлѣбная пристань, обслуживающая уѣздъ Бинъ-сянь.

10) *Шитоухэ* (117 вер.)—быстро увеличивающая свои обороты хлѣбная пристань, стягивающая хлѣбъ изъ уѣздовъ Ба-янъ-сянь и Му-лань-сянь.

11) *Синдянъ* (145 вер.)—давно работающая и развивающаяся пристань, первая по размѣрамъ хлѣбныхъ отправокъ на всемъ плесѣ Харбинъ—Сансинъ. Здѣсь грузится преимущественно хлѣбъ уѣзда Бинъ-сянь.

12) *Солуцзянкоуцзы*—(161 вер.) вблизи города Муланьсянь—работаетъ съ хлѣбомъ уѣзда того же названія.

13) *Наньтяньмынь* (216 вер.)—отправляющая хлѣбъ изъ гор. Фанчженсяня и его уѣзда.

14) *Тунгала* (195 вер.)—пристань съ отправками лѣсныхъ грузовъ.

15) *Цалинхэ* (223 вер.)—центръ отправки лѣса и дровъ; имѣетъ небольшія хлѣбныя погрузки изъ уѣзда Тунъ-хэ-сянь. Главный конечный пунктъ массоваго джоночнаго движенія.

16) *Ихантунъ* (240 вер.)—развивающаяся пристань, обслуживающая уѣздъ Фанъ-чженъ-сянь.

17) *Дамали* (249 вер).—дровяная пристань.

18 и 19) *Талалами* (267 вер.) и *Сяолалами* (271 вер.)—пристани съ большими отправками лѣса и дровъ.

20) *Сансинъ (Иланьсянь)* (320 вер.)—старинный торгово-распредѣлительный и хлѣбный центръ, развивающій свои обороты вмѣстѣ съ колонизаціей окрестныхъ мѣстностей; расположенъ при впаденіи р. Муданьцзянъ; здѣсь находится китайская таможня. Сансинъ—одинъ изъ немногихъ портовъ, открытыхъ для европейской торговли.

21) *Таванхэ* (369 вер.)—отправляющая хлѣбные грузы уѣзда Танъюань-сянь.

22) *Цзямысы* (422 вер.)—первая пристань по всей Сунгари по размѣрамъ хлѣбныхъ отправокъ (уѣзды И-лань-сянь и Хуа-чуа-сянь), быстро развивающая свою торговлю; имѣетъ свыше 20 мѣстныхъ крупныхъ хлѣбныхъ фирмъ; ежегодно здѣсь производятъ закупки зерна экспортеры; центръ Нижне-Сунгарійскаго хлѣботорговаго района.

23) *Сусу* (457 вер.)—въ $1^1/_2$ вер. отъ гор. Хуачуасяня, имѣетъ недавнюю (уже послѣ 1915 г.), но быстро развивающуюся торговлю хлѣбомъ, подвозимымъ изъ вновь колонизованныхъ районовъ.

24) *Фугдинъ* (580 вер.)—уѣздный городъ, увеличивающій изъ года въ годъ хлѣбныя отправки за счетъ избытковъ, которые даютъ новые засельщики окрестныхъ мѣстностей.

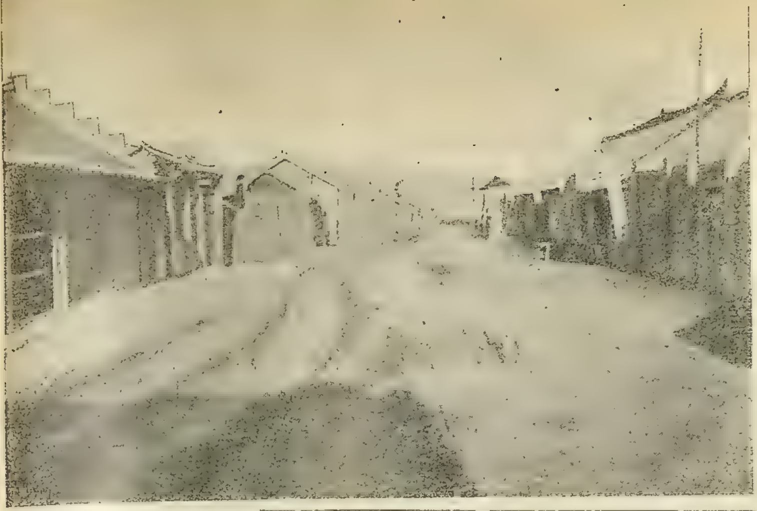
25) *Лахасусу*—пристань при впаденіи р. Сунгари въ Амуръ; китайская таможня.

Итоги перевозокъ.

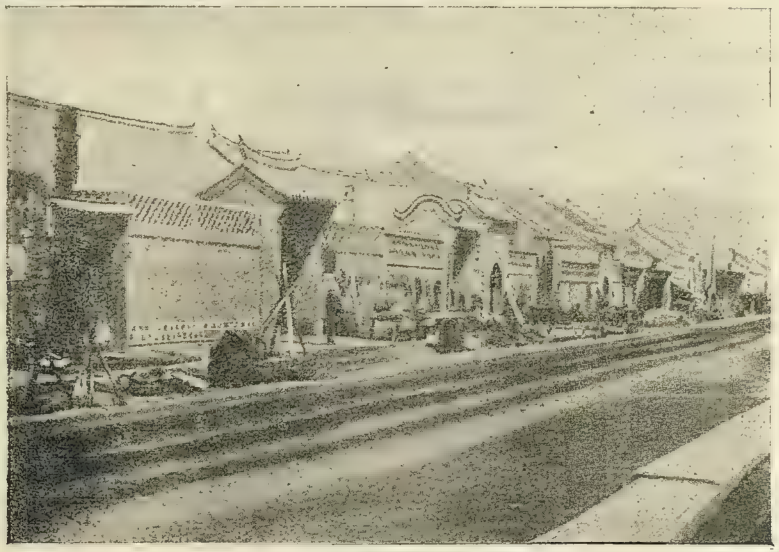
За періодъ съ августа 1920 г. по августъ 1921 г. пристанями р. Сунгари отъ Харбина до Фугдина было отправлено водою слѣдующее количество хлѣба:

	Отправлено (тысячи пудовъ).			
Пристани.	Бобовъ.	Пшеницы.	Прочіе хлѣба.	Всего.
Дидайцзуйцза и Игачжанъ	910	570	20	1.500
Шитоухэ	200	100	90	390
Синдянъ и Няоэрхэ	700	700	80	1.480
Солуцзянкоуцзы (Муланьсянь) . . .	280	140	—	420
Цалинхэ	520	260	—	780
Ихантунъ	290	50	50	390
Сансинъ	2.000	1.140	200	3.340
Цзямусы и Таванхэ	2.000	2.000	—	4.000
Сусу	240	180	—	420
Фугдинъ	600	600	—	1.200
Итого .	7.740	5.740	440	13.290

Изъ общаго количества 13,9 милл. пуд. пристани, расположенныя ниже Сансинскаго переката, дали 9,0 милл. пуд., а расположенныя выше—4,9 милл. пуд.; нѣкоторое количество хлѣба съ пристаней же было вывезено гужомъ въ Харбинъ и на станціи восточной линіи.

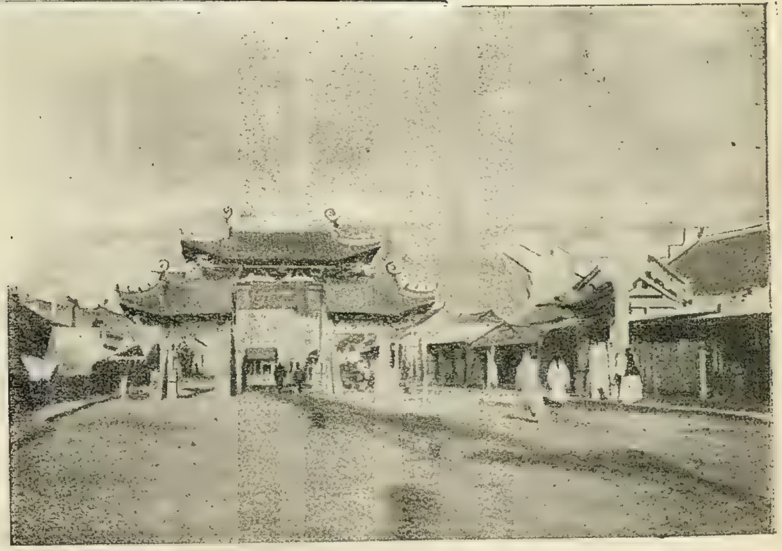


Улица города Сансина.



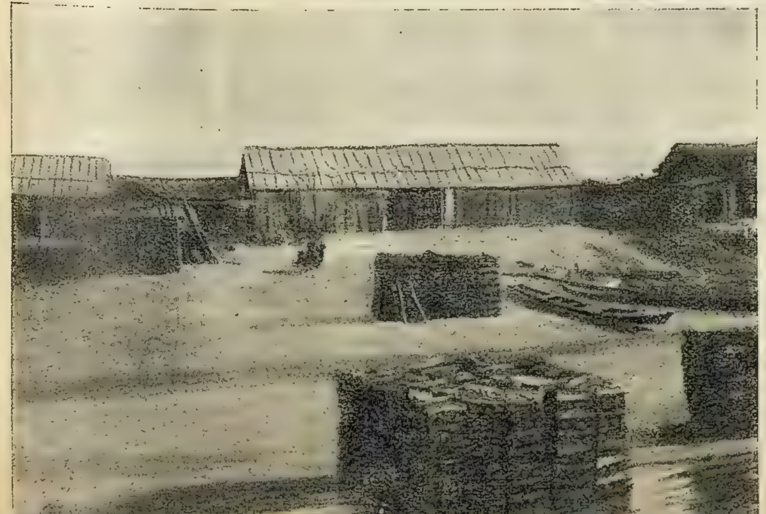
Г. Сансинъ.

Торговая улица.



Г. Сансинъ.

Ворота на главной улицѣ.



Типъ пристаней на р. Сунгари ниже г. Харбина.

23

Главная масса отправокъ хлѣба падаетъ, такимъ образомъ, на четыре нижнихъ пристани,—Сансинъ, Цзямусы, Сусу, Фугдинъ, изъ которыхъ на первомъ мѣстѣ стоитъ Цзямусы.

За навигацію 1921 г. всего по нижнему плесу р. Сунгари было перевезено (не считая мѣстнаго сообщенія между пристанями) 22.4 милл. пуд. хлѣбныхъ грузовъ; изъ нихъ 20,6 милл. пуд. было отправлено въ Харбинъ, а 1,8 милл. пуд.—на Амуръ.

Прибывшіе за навигацію 1921 г. въ Харбинъ хлѣбные грузы распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

(Тысячи пудовъ).

ГРУЗЫ.	На пароходахъ и баржахъ за ними – подъ флагомъ русскимъ	На пароходахъ и баржахъ за ними – подъ флагомъ китайскимъ	На джонкахъ.	Всего.
Бобы желтые	4.617	2.464	6.473	13.554
» прочіе	—	1	5	6
Ячмень	4	6	34	44
Кукуруза	22	91	119	232
Просо	9	73	298	380
Гаолянъ	52	85	213	350
Овесъ	25	71	—	96
Пшеница	2,005	1.348	2.544	5.897
Прочіе	—	1	—	1
Всего хлѣбныхъ грузовъ . .	6.734	4.140	9,686	20.560

Такимъ образомъ, на русскихъ судахъ прибыло 33% всѣхъ грузовъ, на китайскихъ пароходахъ и баржахъ—20% и на джонкахъ—47%.

На русскихъ судахъ былъ доставленъ преимущественно экспортный хлѣбъ: пшеница и бобы; китайскихъ коренныхъ хлѣбовъ на этихъ судахъ почти не привезено; наоборотъ, джонки доставили главную массу китайскихъ хлѣбовъ и сравнительно мало пшеницы.

Прибытіе хлѣбныхъ грузовъ въ Харбинъ водою за прошлыя навигаціи выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Прибыло (въ тысячахъ пудовъ). 1918 г.	Прибыло (въ тысячахъ пудовъ). 1919 г.	Прибыло (въ тысячахъ пудовъ). 1920 г.
Бобы	10.552	7.953	5.973
Пшеница	3.938	4.476	15.668
Прочіе хлѣба	303	422	736
Всего хлѣбн. грузов.	14.793	12.851	22.377

1920-й годъ оказался рекорднымъ; особенно велико въ этомъ году было прибытіе пшеницы, а прибытіе бобовъ даже уменьшилось сравнительно съ предшествующими годами. Объясненіе этимъ цифрамъ слѣдуетъ искать въ томъ, что въ 1920 г. былъ вывезенъ не только урожай пшеницы этого года, но и накопленные запасы предшествовавшихъ лѣтъ—какъ-разъ эти годы пшеница уродилась хорошо, и запасы ея были велики. Въ 1921 году вывозъ пшеницы снова рѣзко падаетъ, а вывозъ бобовъ возрастаетъ больше чѣмъ вдвое, по сравненію съ 1920-мъ годомъ,—пшеницы въ этомъ году было снято мало, а старые запасы всѣ вывезены.

Перевозка грузовъ на судахъ О-ва К. В. ж. д. за навигацію 1921 г. выразилась въ такихъ цифрахъ:

	Перевезено.
Пшеницы для экспорта	387 тыс. пуд.
» въ Харбинъ	141 » »
Бобовъ для экспорта	2.740 » »
Итого хлѣбныхъ грузовъ	3.268 тыс. пуд.
Мѣшковъ	27 » »
Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ	138 » «
Дровъ	209 » »
Служебнаго груза	405 » »
Остальныхъ грузовъ	1 » »
Всего	4.662 тыс. пуд.

Какъ видно изъ этихъ цифръ, судоходство К. В. ж. д. въ навигацію 1921 г. было, главнымъ образомъ, занято перевозками экспортныхъ бобовъ.

За прошлые годы судами Общества К. В. ж. д. были перевезены такія количества грузовъ (въ тысячахъ пудовъ):

		Въ томъ числѣ.		
	Всего.	Экспортныхъ.	Мѣстныхъ.	Служебныхъ.
Въ 1919 году	7.254	4.351	2.589	314
» 1920 »	6.768	1.258	4.947	563

Паденіе перевозокъ послѣднихъ лѣтъ объясняется усиленной конкуренціей пароходовъ, фактически запертыхъ на Сунгари, а также развитіемъ джоночнаго сообщенія на ближайшемъ къ Харбину плесѣ и усилившимся гужевымъ зимнимъ вывозомъ (кампаніи 1919—20 и 1920—21 гг.).

За навигацію 1921 г. русскіе пароходы посѣтили Харбинъ 265 разъ, китайскіе—624; джонки—12,860, баржи за пароходами: русскія—369, китайскія —197 и джонки за пароходами—934.

Вывозъ хлѣба на Амуръ водою за навигацію 1921 г. далъ слѣдующія цифры:

	ВЫВЕЗЕНО (въ тысячахъ пудовъ).
Пшеница	1.418,6
Бобы разные	49,2
Ячмень	5,8
Кукуруза	7,4
Просо	245,7
Гаолянъ	63,5
Прочіе	2,3
Итого .	1.792,6

Подавляющая доля вывоза падаетъ на пшеницу; всѣ остальные хлѣба, кромѣ проса, даютъ весьма малыя цифры.

Рѣчные фрахты.

Фрахты на перевозку хлѣбныхъ грузовъ въ навигацію 1921 г. взимались въ слѣдующихъ размѣрахъ (въ центахъ или золотыхъ копейкахъ съ пуда):

ОТЪ	ДО	Разстоян.	Пароходы. Кит. Вост. жел. дороги.		Частные.	Джонки.
			Экспортн. грузы.	Мѣстн. сообщен.		
Дидацзуйцзы	Харбина . .	76	4—5	5—6	3,5	3,0
Синдяна	» . .	145	4—5	5—6	4,0	3,5
Ихантуна	» . .	240	4,5—5,5	5,5—6,5	6,0	5,5
Сансина	» . .	320	7.5—8,5	8,5—9,5	11—12	—
Цзямусы	» . .	442	9—10	10—11	12—13	—
Фугдина	» . .	580	10,5—11,5	11,5—12,5	14—15	—

Такимъ образомъ, на близкихъ разстояніяхъ (наиболѣе невыгодная перевозка) фрахты частныхъ пароходствъ были нѣсколько ниже фрахтовъ К. В. ж. д., на среднихъ разстояніяхъ они были одинаковы, а на болѣе далекихъ—фрахты К. В. ж. д. оказывались ниже фрахтовъ частныхъ пароходствъ. Джоночные фрахты—на полкопѣйки ниже фрахтовъ частныхъ пароходовъ. Правда, послѣдняя разница нѣсколько больше, такъ какъ въ джоночный фрахтъ уже включена плата за погрузку, тогда какъ при перевозкѣ на пароходахъ и баржахъ погрузку приходится оплачивать особо.

Среднія пудоверстныя ставки (не взвѣшенныя среднія) опредѣляются для джоночнаго движенія—въ $^{1}/_{38}$, для экспортныхъ перевозокъ К. В. ж. д.—въ $^{1}/_{32}$, для ея же мѣстныхъ перевозокъ—въ $^{1}/_{29}$ и для перевозокъ частныхъ пароходствъ—въ $^{1}/_{27}$ цента.

3. Желѣзнодорожная перевозка хлѣба.

Въ предыдущемъ изложеніи желѣзнодорожныя перевозки хлѣба по Кит. Вост. жел. дорогѣ были подробно описаны въ части, касающейся количества перевезеннаго хлѣба, его распредѣленія по районамъ вывоза и направленіямъ и стоимости перевозки; изложеніе порядка перевозки хлѣбныхъ грузовъ приводится въ дальнѣйшемъ.

Какъ отмѣчалось выше, въ теченіе кампаній 1918—19 и 1919—20 годовъ Китайская Восточная желѣзная дорога, будучи перегруженной транзитными перевозками, не справлялась съ коммерческими погрузками—главнымъ образомъ хлѣбными—въ предѣлахъ самой дороги, результатомъ чего явилось массовое скопленіе хлѣбныхъ грузовъ на станціяхъ отправленія. Для того, чтобы упорядочить перевозки этихъ грузовъ, была установлена обязательная регистрація—«запись на очередь»—подлежащихъ отправленію хлѣбныхъ грузовъ, находящихся въ приписныхъ—на участкахъ III категоріи—и завозныхъ складахъ. Въ этотъ періодъ вся погрузка должна была непремѣнно производиться съ участковъ или складовъ.

Вслѣдъ за тѣмъ, такъ какъ освобожденіе изъ-подъ воинскихъ перевозокъ подвижного состава дало возможность полностью удовлетворять всѣ требованія грузоотправителей на вагоны, необходимость въ веденіи книгъ очередей была устранена, и лишь съ 1921 г. погрузка хлѣба протекаетъ на общихъ основаніяхъ—безъ предварительной регистраціи—какъ съ участковъ, такъ и прямо съ арбъ.

Перевозка хлѣбныхъ грузовъ, помимо мѣстнаго сообщенія, совершается въ прямыхъ Китайско-Восточномъ-Южно-Маньчжурскомъ и Уссурійско-Китайскомъ, съ составленіемъ одного документа на весь путь по двумъ дорогамъ. Хлѣбные грузы, отправлявшіеся на западъ, въ Забайкалье—до 13 марта 1921 г.—со ст. Маньчжурія должны были слѣдовать до ближайшей станціи Забайкальской (нынѣ Читинской) жел. дороги—гужомъ: непрерывнаго желѣзнодорожнаго сообщенія не существовало. Съ 13 марта непрерывное желѣзнодорожное сообщеніе возстановлено, но отправка совершается по отдѣльнымъ документамъ для каждой дороги.

Въ зависимости отъ направленія, куда слѣдуетъ грузъ, и типа вагона различаются нормы повагонной нагрузки. Въ мѣстномъ сообщеніи и при отправленіи на Уссурійскую и Забайкальскую дороги конвенціонные вагоны грузятся по 1.000 пуд., малые американскіе (канадскіе)—по 1.200 пуд., большіе американскіе—отъ 2.400 до 2.700 пудовъ и американскіе полувагоны до 3.300 пудовъ; эти же нормы примѣняются при отправкахъ въ прямомъ Китайско-Восточномъ-Южно-Маньчжурскомъ сообщеніи съ назначеніемъ—на ст. Чанчунь—Юсо, такъ какъ широкая русская колея доходитъ до ст. Чанчунь Южно-Маньчж. жел. дороги, и перегрузки не требуется. При отправкѣ въ прямомъ Кит.-Вост.-Южно-Маньчжурскомъ сообщеніи на остальныя станціи Ю.-М. жел. дороги, примѣняются особыя нормы погрузки, сообразно подъемной силѣ японскаго вагона, равной 27.200 килограммовъ, и принимаемой за 1.660 пудовъ. Поэтому хлѣбъ, адресованный на Южно-Маньчжурскую жел. дорогу, Кит. Вост. жел. дорога грузитъ: или одну отправку (1.660 пуд.) въ два конвенціонныхъ или малыхъ американскихъ (канадскихъ) вагона (въ каждомъ по 830 пуд.), или три отправки въ два большихъ американскихъ вагона (по 2.490 пуд.), или—наконецъ—двѣ отправки въ одинъ американскій полувагонъ (3.320 пуд.). При двухъ послѣднихъ способахъ погрузки, подъемная сила нашего вагона используется почти полностью, въ то время, какъ при первомъ $^1/_6$, или даже болѣе $^1/_3$ грузоподъемности вагона остается неиспользованной. Въ зависимости отъ соотношенія разныхъ типовъ вагоновъ въ паркѣ Кит. Вост. жел. дор.—все же первый, наименѣе удовлетворительный способъ нагрузки примѣняется весьма часто.

Перевозка хлѣбныхъ грузовъ въ открытомъ подвижномъ составѣ примѣнялась весьма часто за послѣдніе годы, въ періодъ недостачи подвижного состава; она вызвала нареканія грузоотправителей, такъ какъ при такой перевозкѣ въ широкихъ размѣрахъ наблюдалось хищеніе мѣшковъ съ хлѣбомъ. Начиная съ осени 1921 г., перевозка хлѣба въ открытомъ составѣ производится лишь на короткихъ разстояніяхъ въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ; особая охрана перевозимыхъ этимъ порядкомъ грузовъ дѣлаетъ хищенія почти невозможными.

Для уменьшенія невыгодъ для Кит. Вост. жел. дор. при отправленіи неполногрузныхъ вагоновъ, между Южно-Маньчжурскою и Китайской Восточной жел. дорогами состоялось соглашеніе (3 октября 1921 г.) о повышеніи нормы нагрузки въ вагоны Южно-Маньчжурской на 10%, т.-е. до 33 тоннъ вмѣсто 30, или до 1.826 пудовъ. Это постановленіе предполагается осуществить съ весны настоящаго года.

Въ декабрѣ 1921 г. норма нагрузки бобовъ въ японскіе вагоны была увеличена на 12 пуд.—до 1.672 пудовъ.

Перевозка хлѣба насыпью хотя и допускается на Кит. Вост. жел. дорогѣ, но въ дѣйствительности она совершенно не примѣняется Этотъ способъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ могъ бы получить развитіе только въ томъ случаѣ, если бы налицо имѣлась сѣть элеваторовъ, и морскія суда принимали къ перевозкѣ хлѣбъ также насыпью.

Въ то время, какъ хлѣбъ, направляемый съ Китайской Восточной на Забайкальскую и Уссурійскую жел. дороги, можетъ слѣдовать безъ перегрузки въ однихъ и тѣхъ же вагонахъ, при направленіи на Южно-Маньчжурскую жел. дорогу онъ—какъ это уже отмѣчено выше—перегружается на стыкѣ широкой русской колеи и узкой японской изъ однихъ вагоновъ въ другіе. Эта перегрузка можетъ производиться одинаково на двухъ сосѣднихъ станціяхъ: Куаньченцзы К. В. ж. д. и Чанчунь Ю.-М. ж. д., каждая изъ которыхъ оборудована перегрузочными платформами и пакгаузами. До осени 1921 года она производилась частью на ст. Чанчунь, частью на ст. Куаньченцзы. Начиная съ осени 1921 г.—въ соотвѣтствіи съ принятымъ обѣими дорогами началомъ, что перегрузка производится на станціи дороги назначенія,—вся перегрузка хлѣба была перенесена на ст. Чанчунь, гдѣ для этого были увеличены перегрузочныя платформы.

Вся перегрузка производится на нѣсколькихъ неширокихъ крытыхъ платформахъ, къ каждой изъ которыхъ съ одной стороны примыкаетъ вдоль платформы русскій путь, а съ другой—такой же японскій. Полъ платформы находится на одномъ уровнѣ съ дномъ вагоновъ. Вся перегрузка производится ручнымъ способомъ, при чемъ весь грузъ изъ одного вагона въ другой проходитъ черезъ вѣсы (десятичные—обычнаго образца). Потеря зерна при перегрузкѣ за послѣднее время незначительна, однако, неизбѣжная при этомъ порча тары и необходимость ея замѣны передъ отправкой моремъ—засчитываются экспортерами въ недостатки южнаго направленія, сравнительно съ восточнымъ.

Въ 1918 и 1919 гг. при перевозкахъ хлѣба въ открытомъ подвижномъ составѣ потери зерна были весьма значительны, какъ во время пути, такъ и при перегрузкѣ, и обусловливались не только хищеніями, но и небрежной перегрузкой: мѣшки съ зерномъ вытаскивались крючьями черезъ нижніе люки полувагоновъ, что неизбѣжно вело къ порчѣ мѣшковъ и большой розсыпи. Въ настоящее время, даже при перевозкѣ въ открытомъ составѣ, эти случаи повториться не могутъ: крючья при работахъ устранены, и мѣшки черезъ люки не вытаскиваются.

При перевозкахъ экспортныхъ бобовъ въ южномъ направленіи грузоотправитель встрѣчается съ ихъ *обезличеніемъ* на Южно-Маньчжурской жел. дорогѣ. Подъ обезличеніемъ бобовъ понимается принятіе желѣзною дорогою къ перевозкѣ бобовъ съ обязательствомъ выдачи въ пунктѣ назначенія не тѣхъ же самыхъ мѣшковъ съ бобами, какіе ей были сданы, а какихъ-то другихъ,—но въ томъ же самомъ количествѣ и того же самаго качества, какіе ею были приняты. Обязательнаго обезличенія бобовъ, слѣдующихъ въ портъ на Южно-Маньчж. ж. д., не существуетъ, однако, вся система сборовъ и порядокъ перевозки на Ю.-М. жел. дор. склоняютъ грузоотправителей къ тому, чтобы воспользоваться обезличенной перевозкой и храненіемъ своихъ бобовъ.

При существующемъ порядкѣ отправитель, сдающій свои бобы для обезличенной перевозки, получаетъ скидку съ тарифа въ 0,9 сены на пудѣ, а уклоняющійся отъ обезличенія не только не получаетъ скидки, но и штрафуется въ размѣрѣ 9 сенъ на пудѣ, а также несетъ лишніе расходы въ порту. Эти мѣры привели къ тому, что 90% бобовъ, отправляемыхъ Чанчунемъ, идутъ въ обезличенномъ видѣ.

Обезличенное храненіе и перевозка бобовъ были введены на Южно-Маньчжурской жел. дор. въ связи съ необходимостью пропустить черезъ Дайренъ значительныя партіи бобовъ, принадлежавшія многочисленнымъ владѣльцамъ.

Основныя черты порядка обезличеннаго храненія и перевозки въ настоящее время таковы: всѣ принимаемые въ обезличеніе бобы дѣлятся на три сорта (бобы худшаго сорта, чѣмъ третій, въ обезличеніе не принимаются); отнесеніе бобовъ къ тому или другому сорту дѣлается пріемщикомъ на глазъ: по величинѣ зерна, его цвѣту и количеству постороннихъ примѣсей. Мѣшки, въ которые насыпаны принимаемые бобы, точно такъ же разнесены на три сорта: новые, бывшіе въ употребленіи одинъ разъ и два раза. Такимъ образомъ, каждый изъ мѣшковъ съ бобами, принимаемый въ обезличеніе, попадаетъ въ одинъ изъ девяти разрядовъ (комбинаціи трехъ сортовъ бобовъ съ тремя сортами мѣшковъ). Въ обезличеніе принимаются не отдѣльные мѣшки, а цѣлыя отправки (320 мѣшковъ=1.672 пуд.); каждая изъ нихъ должна состоять изъ зерна одного сорта въ мѣшкахъ одного качества.

Первоначально въ обезличеніе поступали только бобы, отправляемые Южно-Маньчжурской желѣзной дорогой; съ 1 декабря 1919 г. грузоотправители Китайской Восточной жел. дор. получили право дѣлать на накладныхъ отмѣтку «желаю воспользоваться обезличеннымъ храненіемъ». Отправки, съ такими отмѣтками, при перегрузкѣ на Южно-Маньчжурскую жел. дор. поступали въ фондъ конторы по обезличенію бобовъ, которая въ отсутствіе грузохозяина устанавливала сортъ зерна и качество мѣшковъ. Въ кампанію 1921—1922 гг. агенты конторы по обезличенію появились въ качествѣ совершенно неофиціальныхъ лицъ на важнѣйшихъ станціяхъ Китайской Восточной жел. дор. и стали производить оцѣнку товара при погрузкѣ.

При весьма большомъ количествѣ отправителей, перевозящихъ бобы мелкими партіями, обезличенная перевозка имѣетъ для желѣзной дороги много удобствъ, особенно въ отношеніи экономіи складочныхъ площадей и сокращенія работы въ порту; при индивидуальной перевозкѣ, каждая отправка должна быть сложена удобно для нагрузки на пароходъ—отдѣльно отъ другой.

Для мелкаго отправителя, не располагающаго своими складами въ порту и желающаго выждать съ реализаціей и погрузкой хлѣба, или для продающаго дубликатъ на товаръ опредѣленнаго качества,— обезличенная перевозка и храненіе представляетъ существенныя удобства; для крупнаго же экспортера, который подбираетъ партіи опредѣленнаго типа и для котораго имѣетъ смыслъ располагать постоянными собственными или арендованными складами,—обезличеніе не только ничего не даетъ, но причиняетъ неудобства. При обезличенномъ храненіи экспортеръ нерѣдко не можетъ имѣть увѣренности, что взамѣнъ сданной имъ партіи онъ получитъ новую—того же имѣющаго для него спеціальное значеніе качества, что и сданная имъ. Экспортеры больше всего заботятся о маслянистости бобовъ, стараясь подобрать соотвѣтствующія партіи, и опредѣляютъ степень маслянистости каждый на свой ладъ; при пріемкѣ же въ обезличеніе на глазъ—въ одинъ и тотъ же разрядъ попадаютъ бобы, различно оцѣниваемые экспортеромъ.

Весьма серьезныя затрудненія и лишнія траты для желѣзной дороги представляетъ крайне неравномѣрное распредѣленіе желѣзнодорожныхъ перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ по временамъ года и особенное нагроможденіе ихъ на зимніе мѣсяцы, когда работа желѣзной дороги по климатическимъ условіямъ труднѣе и когда себѣстоимость перевозокъ значительно выше, чѣмъ лѣтомъ.

Хлѣбныя перевозки Кит. Вост. жел. дор. за послѣднія одиннадцать лѣтъ распредѣлялись по мѣсяцамъ слѣдующимъ образомъ (см. діаграмму № 23а):

	Перевезено (въ °/₀°/₀ къ итогу):		
	въ среднемъ за 1911—15 г.	въ среднемъ за 1916—20 г.	за 1921 г.
Январь	12,5	7,4	4,7
Февраль	8,9	7,0	5,3
Мартъ	9,0	9,6	9,5
Апрѣль	6,3	9,8	10,8
Май	6,4	8,5	12,2
Іюнь	6,2	9,7	15,2
Іюль	3,8	10,1	6,9
Августъ	4,0	8,1	5,7
Сентябрь	3,8	6,7	3,2
Октябрь	11,2	8,2	3,3
Ноябрь	12,8	8,7	7,2
Декабрь	15,1	6,2	16,0
Итого	100°/₀	100°/₀	100°/₀.

Изъ трехъ разсматриваемыхъ періодовъ типичнымъ является лишь одинъ первый: въ теченіе второго (особенно второй его половины)—хлѣбъ перевозился не тогда, когда этого хотѣлъ грузохозяинъ, а когда позволяла обстановка; въ теченіе 1921 г. вывезенъ былъ не только нормальный одногодичный урожай, но и громадные запасы прошлыхъ лѣтъ: перевозки въ этомъ году дали максимальныя цифры для періода вслѣдъ за пониженіями тарифа—сначала въ мартѣ, а затѣмъ въ маѣ.

Для типичныхъ 1911—1915 гг. на четыре мѣсяца (октябрь-ноябрь) падало 61,6°/₀ всѣхъ перевозокъ, а на четыре другихъ (іюнь—сентябрь) только 17,8°/₀; недостающіе 30,4°/₀ приходятся на четыре остальныхъ весеннихъ мѣсяца.

Въ теченіе 1916—1920 гг. перевозки распредѣлились по мѣсяцамъ равномѣрнѣе; за 1921 г. неравномѣрность снова увеличилась. Необходимо отмѣтить, что минимумъ перевозокъ для всѣхъ періодовъ падаетъ на мѣсяцы передъ реализаціей новаго урожая—августъ и сентябрь.

Какъ распредѣлились по мѣсяцамъ экспортныя хлѣбныя отправки, показываетъ слѣдующая таблица.

Вывезено хлѣбных грузовъ (въ тысячахъ пудовъ); мѣсяцы.	Въ восточномъ направленіи (чр. Владивостокъ).						Въ южномъ направленіи (чр. Чанчунь).					
	Въ 1920 г.			Въ 1921 г.			Въ 1920 г.			Въ 1921 г.		
		Въ томъ числѣ.			Въ томъ числѣ.			Въ томъ числѣ.			Въ томъ числѣ.	
	Всего.	Бобовъ.	Пшеницы.	Всего.	Бобовъ.	Пшеницы.	Всего.	Бобовъ.	Пшеницы.	Всего.	Бобовъ.	Пшеницы.
Январь	41	2	2	19	—	—	1.563	309	428	3.421	495	1.600
Февраль	53	—	—	14	—	—	1.396	176	237	3.779	339	2.134
Мартъ	30	—	23	753	167	—	1.524	419	246	6.477	722	4.573
Апрѣль	6	—	—	4.159	1.450	578	1.964	255	642	4.096	1.593	1.662
Май	78	—	—	4.797	2.155	849	3.473	832	1.123	4.816	2.990	432
Іюнь	1.002	788	86	3.276	1.350	1.140	5.224	1.173	2.429	8.582	5.790	1.194
Іюль	972	885	64	2.477	1.449	975	8.509	3.325	3.736	2.725	1.859	366
Августъ	145	100	1	1.443	1.290	62	6.424	2.301	3.285	2.589	1.961	211
Сентябрь	67	49	—	576	439	30	4.843	1.677	2.352	1.172	607	210
Октябрь	360	347	—	468	293	85	4.312	1.166	2.497	1.259	606	237
Ноябрь	52	1	—	1.650	1.506	—	5.348	2.089	2.213	3.433	2.827	285
Декабрь	30	—	—	3.773	3.165	—	2.371	349	752	7.966	7.052	276
ИТОГО	**2.835**	**2.172**	**176**	**23.403**	**13.264**	**3.718**	**46.952**	**14.073**	**19.939**	**50.315**	**26.841**	**13.179**

Въ этой таблицѣ обращаетъ вниманіе начало массовой перевозки экспортнаго хлѣба на Владивостокъ—мартъ 1921 г. Періодъ съ осени 1921 г. характеризуется крайне незначительными перевозками пшеницы въ томъ и другомъ направленіи.

Въ ближайшемъ будущемъ, несомнѣнно, жизнь поставитъ на очередь цѣлый рядъ мѣропріятій по улучшенію транспорта маньчжурскаго хлѣба на внѣшніе рынки и повышенію качества экспортнаго товара; только при наличіи этихъ мѣропріятій—въ которыхъ равно заинтересованы и Китайская Восточная желѣзная дорога, и мѣстная торговля—маньчжурскій хлѣбъ можетъ занять прочное мѣсто въ міровой торговлѣ. Изъ неотложныхъ мѣропріятій одно—установленіе обезличенной перевозки и храненія бобовъ на Кит. Вост. жел. дор.—уже разрабатывается Управленіемъ дороги.

Второе мѣропріятіе, тѣсно связанное съ первымъ, но гораздо болѣе широкое,—устройство элеваторной сѣти—также находится въ періодѣ обсужденія заинтересованными кругами, въ распоряженіи которыхъ уже имѣется нѣсколько разработанныхъ проектовъ.

Діаграмма № 23.

Вывозъ хлѣба изъ раіона К. В. ж. д. по видамъ транспорта въ милліонахъ пуд.

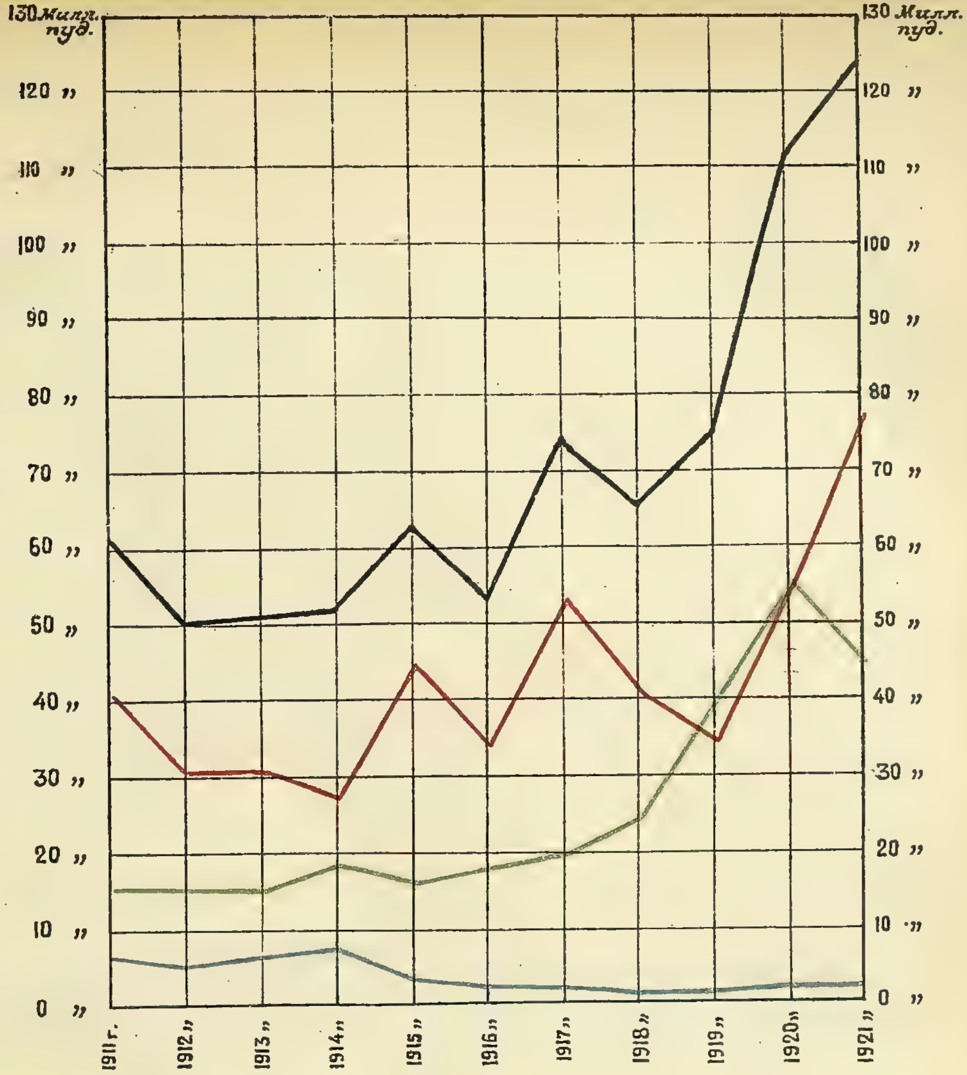
Всего вывезено хлѣба.

Въ томъ числѣ:

а—по желѣзной дорогѣ.

б—водой.

в—гужомъ.



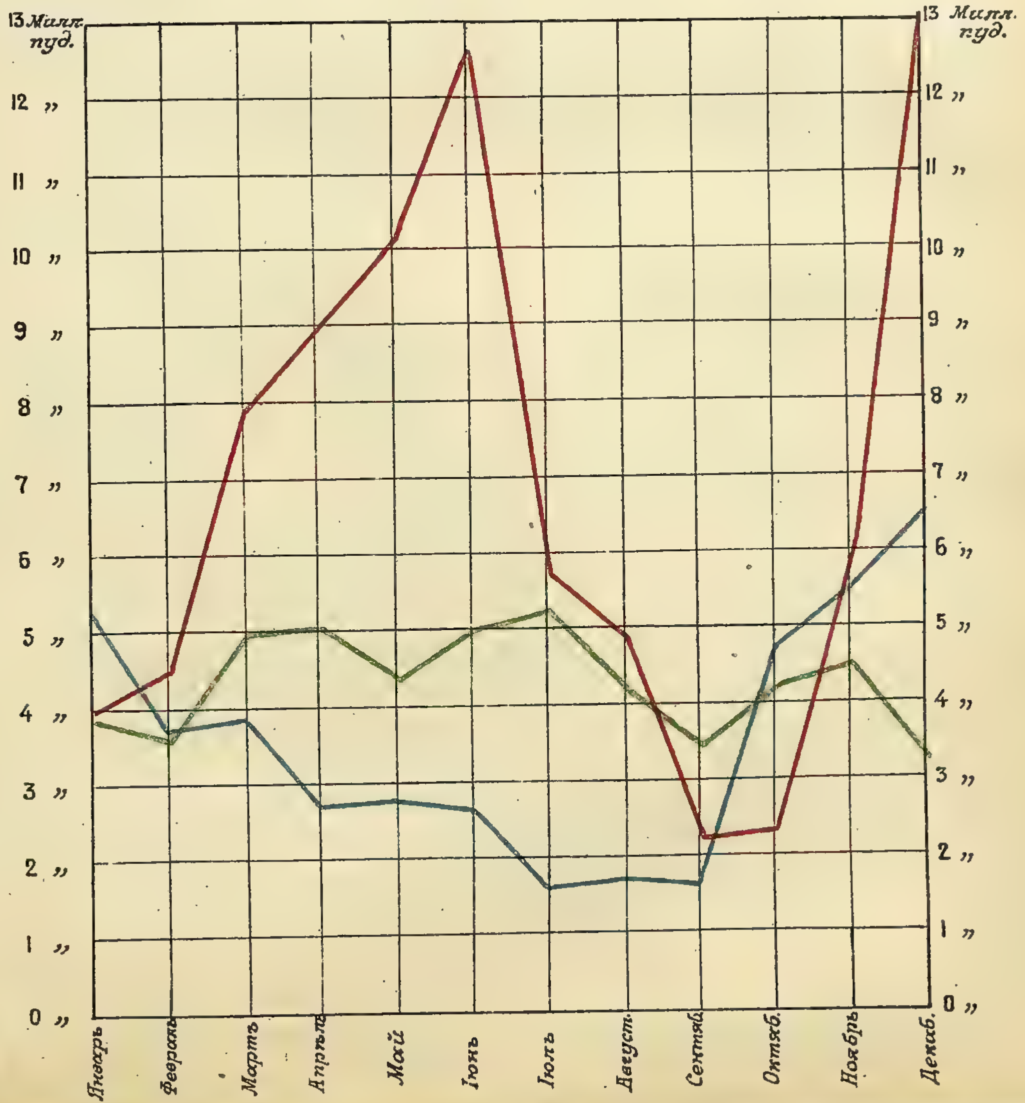
Діаграмма № 23.а

Мѣсячныя перевозки хлѣба по К. В. ж. д. въ милліонахъ пудовъ.

а—среднія за 1911—1915 г.г.

б—среднія за 1916—1920 г.г.

в—въ 1921 году.



ЧАСТЬ II.

Б. Животноводство и его продукты.

VII.

Общія условія животноводства. Овцеводство и коневодство.

1. Районы животноводства.

Мѣстомъ разведенія скота, распредѣляемаго К. В. ж. дорогою между рынками сбыта на Дальнемъ Востокѣ, является обширная степная территорія, ограниченная съ сѣвера государственной границей Забайкальской области и западной линіей Кит. Вост. жел. дор. до станціи Харбинъ, и съ востока—южной линіей дороги.

Въ прошломъ вѣкѣ весь этотъ районъ находился во владѣніи монгольскихъ князей. На привольныхъ пастбищахъ Барги, Халхи, Чжоудаскаго, Чжеримскаго, Селингольскаго и Чжосотускаго сеймовъ паслись кочующія стада монголовъ.

Но уже тогда предѣлы этого района пастбищной системы подвергались натиску колонистовъ-хлѣбопашцевъ.

Разселяясь въ степи, почвы которой отличались плодородіемъ, колонисты съ каждымъ годомъ протягивали въ глубь степи борозды сохи.

Передъ сохой стада должны были отступать. Кочевники побогаче отгоняли скотъ въ глубь степей. Бѣдные монголы начинали осѣдать, мѣняя юрту на фанзу.

Покоряя степь, земледѣліе не уничтожало скотоводства. Но система скотоводства совершенно измѣнялась. Выпасъ стадъ на вольныхъ пастбищахъ степей смѣнялся откормомъ скота въ земледѣльческихъ хозяйствахъ. Пастбищная система смѣнялась стойловой.

Къ моменту проведенія дороги хошуны Чжосотускаго сейма, непосредственно прилегающаго къ внутреннему Китаю, и хошунъ Южный Горлосъ Чжеримскаго сейма были уже колонизованы.

Проведеніе Китайской Восточной желѣзной дороги ускорило процессъ колонизаціи и усилило энергію правительственныхъ мѣропріятій по содѣйствію этой колонизаціи.

Въ Чжеримскомъ сеймѣ начали заселять аймакъ Чжалайтъ, владѣлецъ котораго первый изъявилъ согласіе на колонизацію (1902 г.). Затѣмъ былъ отчужденъ подъ колонизацію (офиціально въ 1904 году) хошунъ Дурбэтъ, прорѣзанный, почти по серединѣ, линіей жел. дороги на 120 верстъ (ст. Яньтуньтунь—Аньда), а за нимъ и Сѣверный Горлосъ (1905 г.).

Въ результатѣ колонизаціи въ Хэйлунцзянской провинціи изъ аймака Чжалайтъ образовались уѣзды: Да-лай-сянь, Та-лай-сянь, Цзинъ-синь-сянь; изъ Сѣвернаго Горлоса: Цжао-чжоу-сянь, Чжао-дунь-сянь; весь аймакъ Дурбэтъ цѣликомъ вошелъ въ составъ уѣзда Ань-да-сянь; а въ княжествѣ Манай-гунъ образованы уѣзды Бай-цюань-сянь цѣликомъ, и части уѣздовъ Цинь-гань-сянь, Суй-хуа-сянъ и Хай-лунъ-сянь. Обширное княжество Южный Горлосъ раздѣлено было па 4 уѣзда: Чанъ-чунь-сянь, Нунъ-ань-сянь, Дэ-хуй-сянь и Чанъ-линь-сянь, присоединенныхъ къ Гиринской провинціи.

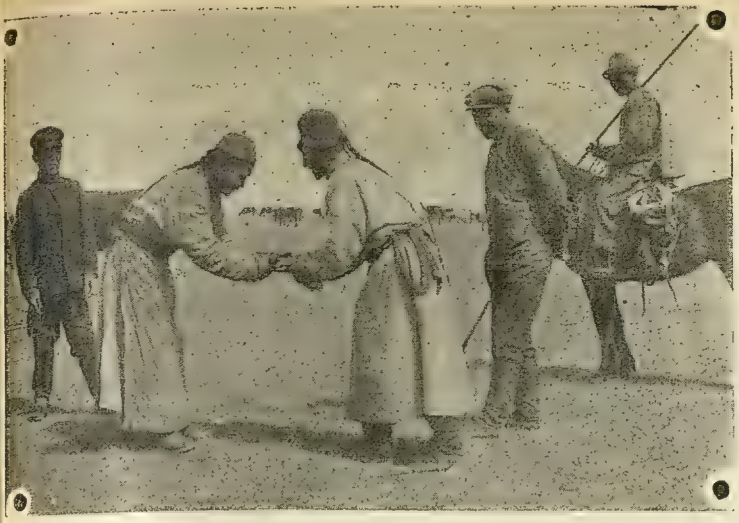
Примыкающіе съ юга къ аймакамъ Чжалайтъ и Горлосъ хошуны,—Туше-гунъ, Чжасакту-ванъ, Тушету-ванъ, Дарханъ-ванъ, Бинту-ванъ и Бо-ванъ, составлявшіе до китайской колонизаціи Хорчинскій аймакъ Чжеримскаго сейма, съ присоединеніемъ ихъ къ Мукденской провинціи, также начинаютъ терять присущій кочевьямъ номадовъ характеръ. Начавшись съ восточныхъ границъ хошуна Дарханъ-вана образованіемъ уѣзда Ляо-юань-сянь (Чжень-цзянъ-тунь), китайская колонизація быстро захватила восточные, лежащіе въ бассейнѣ р. Торо районы хошуновъ Чжасакту-ванъ, Туше-гунъ и Тушету-ванъ, превращенные въ Таонаньфускій уѣздъ, а для монголовъ кочевниковъ были оставлены земли въ верховьяхъ р. Торо, по склонамъ Большого Хингана. Лишившись своихъ обширныхъ пастбищъ, часть монголовъ и здѣсь перешла на земледѣліе, а кочевники попали въ экономическую зависимость отъ китайцевъ, ихъ табунныя скотоводческія хозяйства пришли въ упадокъ, замѣняясь китайскимъ стойловымъ скотоводствомъ.

Въ настоящее время колонизація перечисленныхъ хошуновъ закончена, и вся мѣстность отъ ст. Цицикаръ до станцій Харбинъ и Куаньчэнцзы, по обѣ стороны линіи желѣзной дороги, представляетъ районы земледѣльческихъ хозяйствъ съ широко развитымъ хлѣбопашествомъ и рядомъ крупныхъ торговыхъ центровъ, съ разнообразной торговлей и промышленностью. Даже всѣ монгольскія названія районовъ здѣсь вытѣснены замѣнившими ихъ офиціальными китайскими.

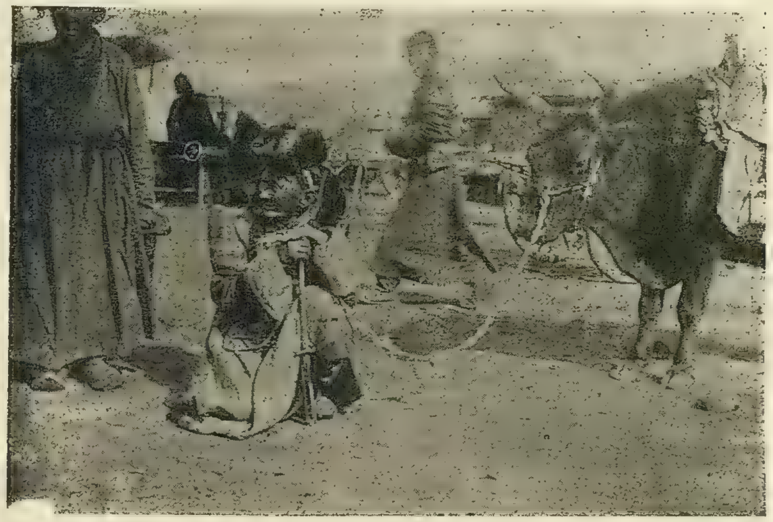
Дальше восточныхъ склоновъ Хинганскаго хребта китайская колонизація пока не проникаетъ, и Хинганъ остается границей районовъ стойлового содержанія скота—отъ степного, номаднаго скотоводства.

За переваломъ Б. Хингана къ западу обширныя степныя пространства кочевниковъ монгольскаго племени—баргутовъ, халхасцевъ и др. заселены такъ же слабо, какъ и раньше. Кит. Вост. желѣзная дорога, перерѣзавъ центръ Барги съ запада на востокъ, нѣсколько повысила благосостояніе населенія, путемъ поднятія уровня культуры и увеличенія потребностей, но не измѣнила его образа жизни. Коренные жители до сихъ поръ остаются кочевниками-пастухами, сосредоточивая все свое вниманіе, какъ и сотни лѣтъ назадъ, на скотоводческомъ хозяйствѣ и, отчасти, на звѣроловствѣ.

Полоса отчужденія западной линіи Кит. Вост. жел. дор. въ этихъ районахъ проходитъ по слабо заселеннымъ мѣстностямъ владѣній Монголіи. Отъ ст. Маньчжурія до ст. Хинганъ, въ предѣлахъ Барги, имѣется только два крупныхъ поселка—при ст. Маньчжурія и при ст. Хайларъ. Русское и китайское населеніе, какъ при этихъ, такъ и при другихъ станціяхъ, занято торговлей и, какъ подсобнымъ промысломъ, огородничествомъ въ размѣрахъ удовлетворенія мѣстныхъ потребностей.

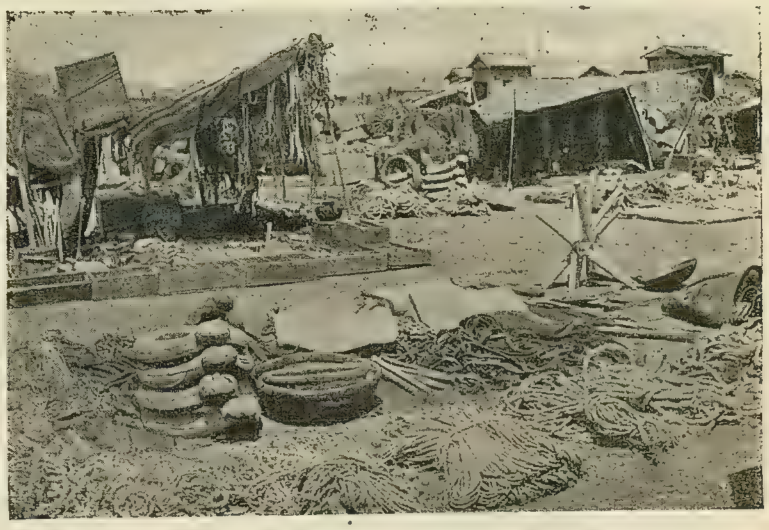


Привѣтствіе монголовъ при встрѣчѣ.
(Изъ коллекціи А. С. Мещерскаго).



Верховой быкъ подъ сѣдломъ.
(Изъ коллекціи А. С. Мещерскаго)

Противочумныя прививки въ Монголіи.
(Изъ коллекціи А. С. Мещерскаго).



Базаръ въ Ургѣ.
(Изъ коллекціи А С Мещерскаго)

Земледѣлія, какъ отдѣльной отрасли сельскаго хозяйства, здѣсь нѣтъ; занимаются имъ въ небольшихъ размѣрахъ лишь дауры двухъ прилегающихъ къ Хайлару деревушекъ и пришлое населеніе станцій жел. дороги. На земляхъ хошуна солоновъ у Хингана иногда появлялись пашни, засѣянныя гречихой, овсомъ, просомъ, но посѣвы носили случайный характеръ. Сѣнокошеніе практикуется по обѣ стороны линіи дороги преимущественно русскими подданными на арендуемыхъ у китайцевъ и монголовъ лугахъ.

Ближайшимъ къ полосѣ отчужденія Кит. Вост. жел. дор. райономъ пастбищнаго скотоводства въ Монголіи являются хошуны Барги (Хулунбуирскаго округа Хэйлунцзянской провинціи), расположенные на югъ отъ западной линіи дороги, между ст. Маньчжурія и Хинганскимъ хребтомъ. Съ запада и съ юга къ Баргѣ примыкаетъ обширный Цеценхановскій аймакъ (26 хошуновъ) Халхи (Внѣшняя Монголія). Къ востоку отъ Халхи расположены, по обѣ стороны Южнаго Хингана, хошуны богатѣйшихъ сеймовъ Внутренней Монголіи—Селингольскаго (10 хошуновъ) и Чжоудаскаго (11 хошуновъ). Къ сѣверо-востоку отъ послѣдняго простирается Чжеримскій сеймъ, въ восточной своей части колонизованный въ недавнее время, какъ отмѣчалось выше, а къ югу—давно колонизованные Чжосотускіе сеймъ и земли Чахаровъ и Восточныхъ Туметовъ.

На югѣ отъ Цеценхановскаго аймака и Селингольскаго сейма находятся обширныя казенныя пастбища (Дариганга) и Уланцабскій и Іохэдзускій (Ордосъ) сеймы.

Сама природа Монголіи, какъ нельзя больше, способствуетъ животноводству: обширныя степныя пространства Хулунбуирскаго плоскогорія въ Баргѣ, равниннаго характера мѣстности въ сосѣдней Халхѣ и въ Селингольскомъ сеймѣ Внутренней Монголіи, съ полынной и солончаковой растительностью и обиліемъ воды, являются лучшими пастбищами для овецъ и рогатаго скота. Верблюдъ, лошадь, рогатый скотъ, якъ, овцы и козы, всѣ вмѣстѣ и каждый видъ въ отдѣльности, находятъ себѣ мѣсто въ хозяйствѣ номада, въ зависимости отъ природы края.

Помимо чисто-географическихъ и историческихъ условій, причиной, способствующей развитію скотоводства, является малая плотность населенія по сравненію съ занимаемой площадью (0,29 на 1 кв. версту въ Баргѣ и 0,41 для Цеценхановскаго аймака Халхи). Земельный просторъ Монголіи предоставляетъ возможность вести скотоводческое хозяйство въ крупныхъ размѣрахъ и позволяетъ широко пользоваться имъ не только для удовлетворенія своихъ потребностей питанія, передвиженія, жилища и одежды, но и для сбыта.

Не только каждый кочевникъ въ Монголіи, но и всѣ князья, монастыри и высшія духовныя лица—гегены занимаются разведеніемъ скота. Громадными стадами владѣетъ и высшій духовный глава и носитель свѣтской власти въ Халхѣ—Ургинскій богдо-гегенъ (хутухта). Монастырскій скотъ раздается для выпаса окрестнымъ кочевникамъ, а для завѣдыванія хозяйствомъ богдо-гегена учреждено особое вѣдомство—*Шаби*, владѣющее отдѣльными пастбищами.

Очертить границы районовъ Монголіи, тяготѣющихъ по своимъ хозяйственно-экономическимъ интересамъ къ линіи желѣзной дороги, въ степной зонѣ затруднительно. Если районы стойловаго содержанія скота тѣсно связаны и зависятъ только отъ разстоянія и путей сообщенія до рынковъ сбыта, то скотопромышленность при табунномъ скотоводствѣ не зависитъ отъ этихъ условій. Для закупки степного скота нѣтъ нужды пользоваться только районами, ближайшими къ рынкамъ сбыта, прежде всего потому, что на отдаленныхъ рынкахъ и цѣны ниже, и, кромѣ того, перегоны такого скота по вольнымъ степямъ Монголіи, въ соотвѣтствующее время года, всегда безубыточны, такъ какъ даютъ приростъ убойнаго вѣса.

2. Виды домашнихъ животныхъ.

Въ первой главѣ настоящей работы при описаніи хозяйственныхъ особенностей районовъ сферы вліянія К. В. ж. д. (26 стр.) цѣлымъ рядомъ схемъ установлено, что районы съ болѣе густымъ населеніемъ характеризуются и болѣе интенсивной организаціей хозяйства и тѣми видами домашнихъ животныхъ, желудокъ которыхъ продуктивнѣе использует концентрированные корма.

Рѣдкое населеніе, отсутствіе земледѣлія, а потому и обширность пастбищъ благопріятствуютъ разведенію тѣхъ животныхъ, желудокъ которыхъ приспособленъ къ грубымъ кормамъ.

Придерживаясь принятаго въ другихъ главахъ подраздѣленія сферы вліянія К. В. ж. д. на 8 экономическихъ районовъ (стр. 29) и для животноводства, мы получимъ слѣдующую схему распредѣленія въ нихъ домашнихъ животныхъ въ связи съ плотностью населенія:

	Населенія на 1 кв. версту.	ТЫСЯЧИ ГОЛОВЪ.				ПРОЦЕНТЫ.			
		Крупный рогатый скотъ.	Лошади.	Свиньи.	Овцы.	Крупный рогатый скотъ.	Лошади.	Свиньи.	Овцы.
Барга	0,29	150,0	525,4	—	1.500,0	6,9	24,2	—	68,9
Цицикарскій . . .	2,6	55,6	53.7	66,9	40,0	25,6	24,8	30,9	18,7
Нижне-Сунгарійск.	13,8	78.8	107,4	125,9	8,25	24,6	33,5	39,3	2,6
Восточный	14,2	51,6	69,1	71,1	19,6	24,4	32,7	33,6	9,3
Бодунэскій	23,6	54,5	187,4	155,6	62,2	11,9	40,8	33,8	13,5
Аньдинскій	24,7	120,2	355,8	509,3	96.05	11,1	32,9	47,1	8,9
Харбинскій	57,7	71,5	229,0	370,1	47.8	10,0	31,9	51,5	6,6
Южный	87,7	53,8	351,4	899,4	34,3	4,0	26,3	67,2	2,5
Всего . .	—	636,3	1.879,2	2.193,3	1.808,2	9,8	28,8	33,7	27,7

Въ стадахъ Барги овцы составляютъ до 70%. По мѣрѣ перехода къ районамъ болѣе густого заселенія, процентъ овецъ падаетъ, доходя въ Южномъ районѣ до 2,5%. Доля крупнаго рогатаго скота столь же неуклонно убываетъ по направленію къ центру заселенія. Въ Южномъ районѣ она составляетъ лишь 4%. И тѣхъ, и другихъ замѣняютъ животныя, характеризующія интенсивное хозяйство,—свиньи. Ихъ доля съ 30% въ Цицикарскомъ районѣ возрастаетъ до 67% въ Южномъ, гдѣ свиньи составляютъ такую же долю стада, какую овцы составляютъ въ Баргѣ. Крупный скотъ, какъ и лошади, могутъ встрѣчаться при любой организаціи хозяйства. Зато овцы и свиньи—рѣзкая противоположность, характеризующая двѣ антагонистичныя системы хозяйства. Діаграммы №№ 25—28 ярко изображаютъ это распредѣленіе видовъ скота сообразно экономической организаціи хозяйства.

Барга, какъ и другіе округа Монголіи даютъ первобытному скотоводу просторъ для его стадъ, и онъ, прежде всего, заботится объ увеличеніи количества своихъ домашнихъ животныхъ, не считаясь съ ихъ малой продуктивностью, и всѣ заботы о скотѣ предоставляетъ природѣ. Мѣняя свои стойбища по мѣрѣ вытравливанія пастбищъ и не будучи ничѣмъ стѣсненъ въ этомъ отношеніи, номадъ не имѣетъ и нужды развивать у своихъ животныхъ мясную продуктивность и способность къ быстрому откорму. Главное назначеніе крупнаго скота номадовъ—удовлетворять цѣлямъ передвиженія. Отсюда *лошадь, крупный рогатый скотъ и верблюдъ*—главные виды изъ крупныхъ животныхъ въ хозяйствѣ номада, а изъ мелкаго скота—овцы и козы, какъ—ходкія на рынкахъ мѣновыя единицы.

Неприхотливость, сила и выносливость *верблюда* дѣлаютъ его незамѣнимымъ въ монгольскихъ гобяхъ. Въ районахъ Барги песчаныхъ дорогъ почти нѣтъ,—потому нѣтъ и особой нужды монголамъ держать здѣсь много верблюдовъ. Общее количество верблюдовъ для всего Хулунбуирскаго округа опредѣляется около 10,000 головъ. Такая незначительная цифра, а потому и высокая ихъ стоимость (до 100 и болѣе рублей для упряжного верблюда) вынуждаютъ монголовъ цѣнить ихъ выше другихъ животныхъ и выпускать въ продажу только въ случаяхъ крайней нужды.

Въ районахъ стойловой системы хозяйства верблюдовъ совсѣмъ нѣтъ. Потому останавливаться на обзорѣ этой отрасли животноводства, какъ не имѣющей никакого значенія въ торговлѣ и перевозкахъ Кит. Вост. жел. дороги, мы не будемъ.

Разведеніе *козъ* въ районѣ Барги мало интересуетъ монголовъ, и доля ихъ въ общемъ составѣ стадъ не превышаетъ 3%. Не имѣя никакого промышленнаго значенія, козоводство и въ качественномъ отношеніи не заслуживаетъ здѣсь вниманія, какъ по вкусовымъ даннымъ мяса, такъ и по слабой молочной продуктивности (6 ведеръ). Козьи шкуры и пухъ расходятся на собственныя нужды монголовъ, и предметомъ вывоза служатъ лишь въ ничтожныхъ количествахъ. Нѣсколько большее значеніе козоводство имѣетъ въ районахъ стойловаго содержанія скота, такъ какъ, не требуя никакого ухода и матеріальныхъ затратъ, даетъ въ хозяйствѣ мясо, шерсть и шкуру—продукты, необходимые и цѣнные въ домашнемъ быту китайцевъ. Но промышленнаго значенія въ сферѣ вліянія К. В. ж. д. козоводство пока не имѣетъ.

Въ рамкахъ настоящей работы представляютъ интересъ изъ отраслей животноводства: 1) Овцеводство—какъ мясной фондъ въ снабженіи населенія полосы отчужденія и смежныхъ областей Россіи изъ районовъ пастбищной системы хозяйства. 2) Коневодство и условія торговли лошадьми во всѣхъ районахъ К. В. ж. д. 3) Разведеніе крупнаго рогатаго скота, какъ въ хозяйствахъ номадовъ, такъ и въ условіяхъ стойлового содержанія. 4) Свиноводство и птицеводство, какъ важныя отрасли въ земледѣльческихъ районахъ; и 5) Условія торговли и вывоза сырыхъ животныхъ продуктовъ отъ всѣхъ перечисленныхъ видовъ домашнихъ животныхъ.

3. Овцеводство.

Районы закупокъ и численность овецъ.

Изъ общаго мірового количества овецъ, составлявшаго до войны около 600 милл. головъ, на долю Китая приходилась значительная часть—до 45 милліоновъ головъ. Половиной этого количества владѣютъ Монголія и Маньчжурія.

Подгонъ овецъ къ станціямъ Кит. Вост. ж. дороги ведется изъ Цецен-хановскаго аймака Халхи, изъ Селингольскаго сейма Внутренней Монголіи, изъ Барги, изъ б. Харачинскаго аймака Чжеримскаго сейма и нѣкоторыхъ районовъ Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій.

Статистическія данныя о количествѣ домашнихъ животныхъ въ Монголіи, приводимыя въ литературѣ, очень ограничены и часто спорны и противорѣчивы. Произвести учетъ скота у кочевниковъ-монголовъ очень затруднительно, отчасти вслѣдствіе религіозныхъ предразсудковъ, а, главное, вслѣдствіе боязни и недовѣрія населенія къ такого рода подсчетамъ и непониманія задачъ статистики.

Болѣе точныя статистическія данныя имѣются для Халхи, гдѣ первая всеобщая перепись населенія и скота произведена была въ 1918 г. по программѣ, выработанной и осуществленной Управленіемъ Русскаго Совѣтника при Монгольскомъ Правительствѣ. Богатый матеріалъ этой переписи научно разработанъ руководителемъ экспедиціи, снаряженной въ 1919 г. Иркутской конторой Центросоюза для экономическаго обслѣдованія Монголіи, И. Майскимъ, и на-дняхъ опубликованъ въ книгѣ «Современная Монголія» (Иркутскъ, 1921 г.). По провѣреннымъ даннымъ этой переписи, общее количество овецъ въ Халхѣ равно 9.500,000 при населеніи въ 542,604 души—т.-е. по 17,5 на душу. Для районовъ Халхи, тяготѣющихъ къ линіи К. В. ж. д. (одинъ Цеценхановскій аймакъ съ населеніемъ 101,792 души), исходя изъ того же средняго на 1 душу, приходится принять общее количество овецъ равнымъ 1.800,000 головъ.

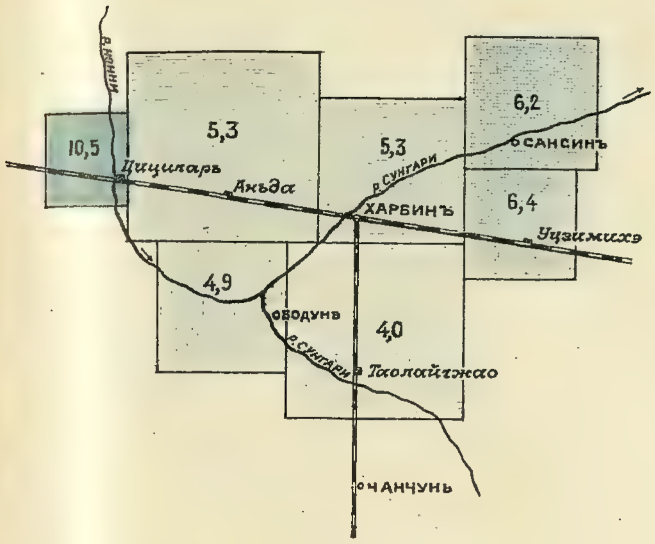
Для Селингольскаго сейма Внутренней Монголіи цифры численности овцеводства могутъ быть взяты изъ неразработанныхъ и неопубликованныхъ, за смертью автора, матеріаловъ коммерческаго агента К. В. ж. д. Смольникова.

По остальнымъ районамъ имѣются подсчеты, сдѣланные китайской администраціей и провѣренные экономическимъ обслѣдованіемъ.

Діаграмма № 25.

Рогатый скотъ.

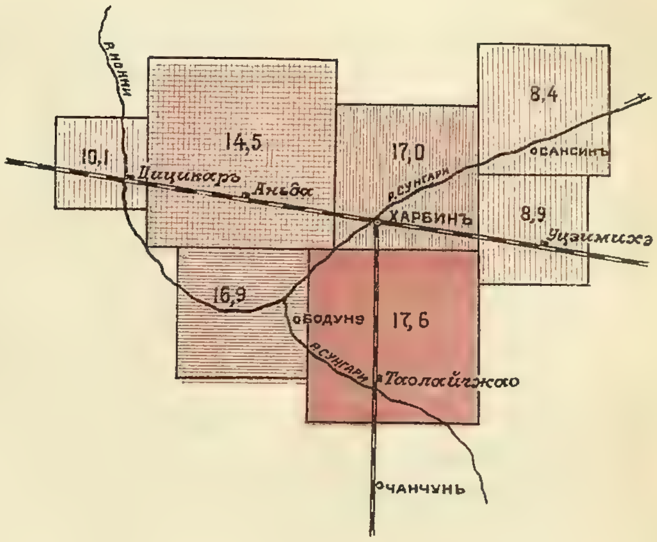
Число головъ скота на 100 шанъ посѣва по раіонамъ.


р. Нонни
10,5
5,3
5,3
6,2
Сансинъ
Цицикаръ
Анъда
р. Сунгари
Харбинъ
6,4
Уцзимихэ
4,9
Бодунэ
4,0
р. Сунгари
Таолайчжао
Чанчунь

Діаграмма № 26.

Лошади, ослы и мулы.

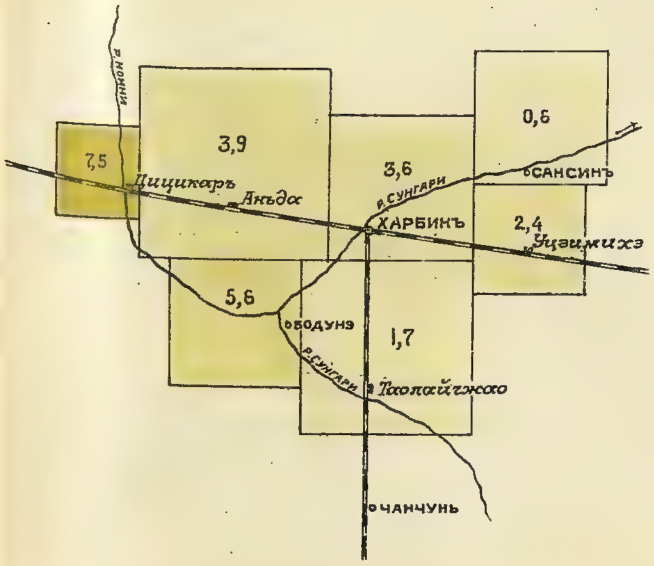
Число головъ на 100 шанъ посѣва по раіонамъ.


р. Нонни
8,4
10,1
14,5
17,0
Сансинъ
Цицикаръ
Анъда
р. Сунгари
Харбинъ
8,9
Уцзимихэ
16,9
Бодунэ
17,6
р. Сунгари
Таолайчжао
Чанчунь

Діаграмма № 27.

Овцы.

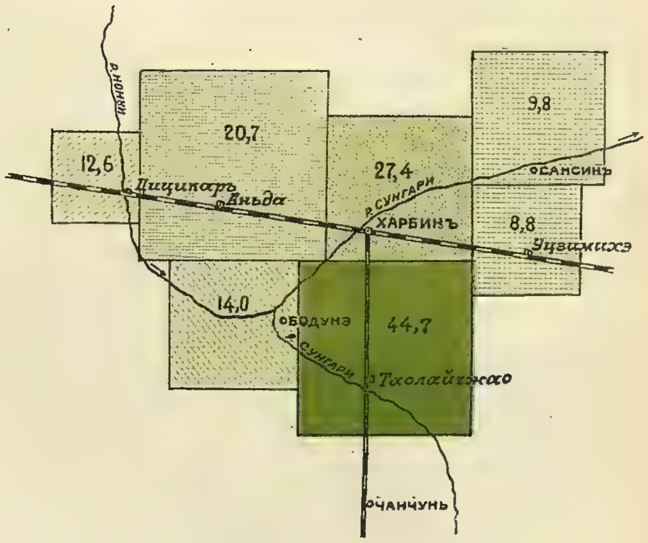
Число головъ на 100 шанъ посѣва по раіонамъ.


р. Нонни
3,9
0,6
7,5
3,6
Сансинъ
Цицикаръ
Анъда
р. Сунгари
Харбинъ
2,4
Уцзимихэ
5,6
Бодунэ
1,7
р. Сунгари
Таолайчжао
Чанчунь

Діаграмма № 28.

Свиньи.

Число головъ на 100 шанъ посѣва по раіонамъ.


р. Нонни
9,8
20,7
12,6
27,4
Сансинъ
Цицикаръ
Анъда
р. Сунгари
Харбинъ
8,8
Уцзимихэ
14,0
Бодунэ
44,7
Сунгари
Таолайчжао
Чанчунь

Всѣ эти матеріалы позволяютъ дать такое опредѣленіе численности овецъ района К. В. ж. д.:

Барга	1.500.000
Селингольскій сеймъ	7.000.000
Халха (Цеценхановскій аймакъ)	1.800.000
Харачины	216.000
Гиринская провинція	219.000
Хэйлунцзянская провинція	235.000
Итого кругло	10.900.000

Распредѣленіе числа овецъ по районамъ Сѣверной Маньчжуріи отражаетъ особенности климатическихъ и экономическихъ условій каждаго района. Распредѣленіе это представлено въ слѣдующей таблицѣ:

Районы.	Число овецъ.	На 100 жителей.	Число жителей на 1 кв. версту.
Барга	1.500.000	3.000	0,29
Цицикарскій	40.000	10,9	2,6
Нижне-Сунгарійскій	8.250	0,78	13,8
Восточный	19.600	2,94	14,2
Бодунэскій	62.200	7,32	23,6
Аньдинскій	96.050	5,72	24,7
Харбинскій	47.800	3,20	57,7
Южный	34.300	1.69	87,0

Если исключить Нижне-Сунгарійскій и Восточный районы, гдѣ естественныя условія не благопріятствуютъ овцеводству, то въ прочихъ районахъ овцеводство сокращается съ увеличеніемъ плотности населенія.

Въ распаханныхъ густо населенныхъ районахъ овцеводству удѣляется мало вниманія. Промышленное овцеводство требуетъ большого земельнаго простора и цѣлины для выпасовъ. Овца, какъ жвачное животное съ хорошо развитымъ пищеварительнымъ аппаратомъ, приноровленнымъ для извлеченія нужныхъ питательныхъ веществъ изъ объемистыхъ кормовъ, менѣе другихъ животныхъ приспособлена къ превращенію концентрированныхъ зерновыхъ кормовъ въ мясо.

Экстерьеръ и продуктивность.

Подъ вліяніемъ существующихъ въ населенныхъ районахъ условій, неблагопріятныхъ для овецъ, и самый типъ *маньчжурской* овцы видоизмѣнился въ сторону ухудшенія. Меньшій ростъ, слабыя ноги, короткая шерсть и слабая, вслѣдствіе зимняго содержанія въ теплыхъ помѣщеніяхъ, конституція. Убойный вѣсъ 30—40 и рѣдко 50 фунтовъ, съ шерстностью до 2 фунт. для первой и до 1/2 фунта при второй стрижкѣ характеризуютъ овцу земледѣльческихъ районовъ. Кормомъ для овецъ служатъ сѣно, чумизная и бобовая солома, зерно чумизы и т. п. Зрѣлости животное достигаетъ къ 1 году, первое ягненіе происходитъ въ возрастѣ 1 1/2 лѣтъ. За случкой нѣтъ наблюденія, и время ягненія не пріурочивается къ теплымъ мѣсяцамъ.

Совсѣмъ иное положеніе существуетъ *въ Монголіи* и въ прилегающихъ окраинахъ Сунгарійской равнины, гдѣ степной просторъ и обиліе пастбищъ чрезвычайно благопріятствуютъ овцеводству.

Благодаря разнообразію продуктовъ, доставляемыхъ овцой для монгольскаго хозяйства, и дешевизнѣ ея содержанія при мѣстныхъ условіяхъ—овцеводство является основой кочевого быта. До сихъ поръ, несмотря на наличность денежнаго обращенія въ Монголіи, овца продолжаетъ служить на рынкѣ мѣновой единицей.

Доставляя монголу мясо, сало и молоко для питанія, шерсть для одежды, жилища-юрты и производства разныхъ хозяйственныхъ предметовъ и необходимое въ степи топливо—аргалъ, монгольская овца, кромѣ того, весьма цѣнна и какъ продуктъ вывозной торговли, по своимъ мяснымъ качествамъ и пищевому достоинству баранины.

По *экстерьеру* монгольская овца относится къ типу, характеризуемому короткимъ жирнымъ хвостомъ, и приближается къ киргизской овцѣ. Живой вѣсъ барана отъ 2—3 пудовъ и матки 1,5 - 2 пуд. Ростъ большой—15—16 вершковъ для самки и до 18—19 вершковъ для самца. Голова сухая и небольшая съ сильно развитыми у барановъ рогами; носъ узкій и горбатый, туловище, хорошо сложенное на высокихъ сухожилистыхъ ногахъ, заканчивается жирнымъ хвостомъ, имѣющимъ, наподобіе каракулевыхъ овецъ, сухой s-образный придатокъ, не доходящій до скакательнаго сустава. Шерсть грубая, съ небольшимъ подпушкомъ, черепицеобразно спадающая ясно выраженными косицами (до 3 1/2 вершковъ). Основная масть—бѣлая, большей частью съ черными отмѣтинами на шеѣ, бокахъ и у корня хвоста. Чистобѣлыя овцы встрѣчаются очень рѣдко.

Молочность монгольской овцы слабая. Къ доенію приступаютъ лишь съ наступленіемъ теплой погоды и хорошаго подножнаго корма. Удойный періодъ продолжается три-четыре мѣсяца. Доятся овцы въ Баргѣ одинъ разъ въ день, въ Халхѣ—2 раза. Суточный удой для хорошей овцы около 1 стакана (1/2 фунта), а средняя овца даетъ одинъ стаканъ въ 2—3 дня. Слѣдовательно, за весь удойный періодъ монгольская овца можетъ дать отъ 2 до 4 1/2 ведеръ молока. Молоко жирное—изъ 15 п. молока получается 1 п. масла. Раздѣленіе овецъ на дойныхъ и гулевыхъ не практикуется, и пасутся онѣ всѣ вмѣстѣ, почему для доенія нѣсколькихъ матокъ приходится пригонять къ юртѣ все стадо; такой безцѣльный перегонъ вредно отражается на овцахъ, не говоря уже о томъ, что безъ нужды вытаптываются пастбища. Ягнята и козлята содержатся

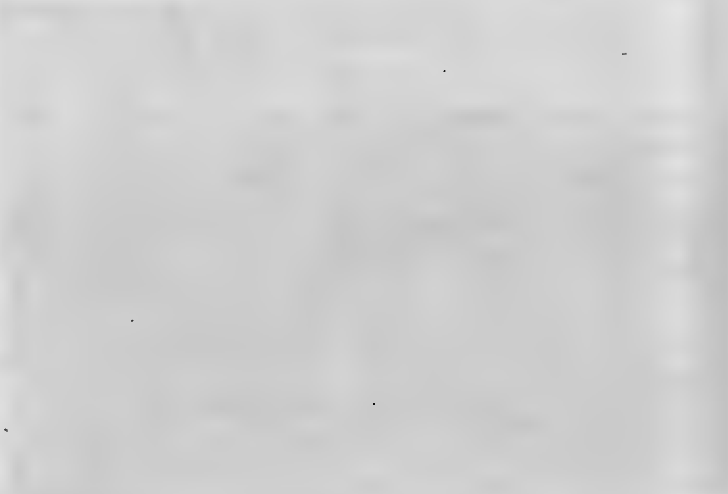
Доеніе овецъ въ Баргѣ.
(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

Стрижка овецъ въ Монголіи.
(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

Перевозка грязной шерсти въ Монголіи.
(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

Тюковка шерсти въ Ургѣ.
(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

27



въ юртѣ или, у богатыхъ, въ особой загородкѣ и подпускаются къ маткѣ послѣ дойки. Доеніе производится весьма неопрятно. Сами монголы употребляютъ молоко въ пищу только въ прокипяченномъ видѣ, или въ видѣ кислаго молока (айрыкъ), пѣнокъ съ кипяченаго молока (урюмъ) и сухого сыра (бишлыкъ). Предметами сбыта ни овечье молоко, ни молочные продукты быть не могутъ и цѣликомъ идутъ въ пищу самимъ монголамъ.

Шерстная продуктивность монгольскихъ овецъ опредѣляется въ 3 фунта. Ость грубая и длинная отъ $2^1/_4$ до $2^3/_4$ вершк. Стригутъ шерсть обычно начиная съ конца мая по іюнь со всѣхъ овецъ, кромѣ ягнятъ, а въ августѣ—второй разъ, только со взрослыхъ барановъ (отъ 4 до 6 лѣтъ). Второй сборъ даетъ короткую шерсть и въ ничтожныхъ количествахъ—$^1/_8$—$^1/_4$ фунта; для вывоза она значенія не имѣетъ, такъ какъ вся расходуется на домашнія нужды монголовъ. Количество шерсти, получаемой отъ первой стрижки, варьируется отъ 1 $^1/_2$ до 5 фунтовъ на голову. Разница въ выходѣ зависитъ отъ времени стрижки (при болѣе поздней овцы успѣваютъ потерять большую часть своей шерсти), отъ степени распространенія чесотки и отъ небрежности и неумѣнья. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, за отсутствіемъ ножницъ, подрунившуюся (т.-е. получившую перехватъ) шерсть просто обираютъ руками.

Въ хозяйствѣ монгола шерсть идетъ на изготовленіе чулокъ, потниковъ подъ сѣдла, уздечекъ, треногъ и, главнымъ образомъ, на войлокъ разныхъ размѣровъ. На изготовленіе войлока берутъ шерсть второй стрижки, смѣшиваютъ ее со старыми войлоками и укатываютъ на деревянномъ валѣ по ровному мѣсту 1—2 часа.

Въ вывозной торговлѣ Монголіи войлокъ и другія издѣлія изъ шерсти никакого значенія не имѣютъ и имѣть не будутъ, какъ вслѣдствіе качества, такъ и по количеству выработки.

Зато вывозъ шерсти имѣетъ большое значеніе. Мы остановимся на немъ ниже.

Мясная продуктивность монгольской овцы очень хороша. Прекрасное состояніе ея здоровья и закаленность организма, вслѣдствіе содержанія весь годъ на чистомъ воздухѣ и необходимости совершать ежедневно большіе переходы для своего насыщенія, развили у нея сильную мускулатуру и крѣпкія ноги, а высокія кормовыя достоинства полынной и солончаковой растительности способствуютъ быстрому нагулу жира. Убойный вѣсъ барана 50—60 ф., овцы—около 40 ф. мяса. Вѣсъ жирового курдюка—отъ 10 до 20 фунтовъ. Развитіе жировой ткани у монгольской овцы не органичивается только подкожнымъ слоемъ, но одновременно распространяется на мускульный слой и клѣтчатку, окружающую внутренніе органы. Вотъ эта-то способность использованія корма и скороспѣлость и являются показателемъ мясной продуктивности монгольской овцы. По закону соотношенія въ развитіи, сильное развитіе двухъ среднихъ слоевъ—жирового и мускульнаго, и слабое развитіе наружнаго и внутренняго, т.-е. кожи и костяка, характеризуетъ строеніе мясной овцы.

По вкусовымъ своимъ качествамъ монгольская баранина значительно превосходитъ не только русскую баранину, но и киргизскую, такъ какъ не имѣетъ свойственнаго имъ специфическаго запаха.

Содержаніе и уходъ.

Круглый годъ монгольская овца содержится на подножномъ корму и въ лѣтнее время очень часто остается на пастбищахъ безъ всякаго присмотра. Выборъ лѣтнихъ пастбищъ не представляетъ для монгола никакого труда, а съ наступленіемъ холодовъ, осенью, для выпаса овецъ выбираются пади и безвѣтренные склоны горъ, чтобы предоставить стаду хоть нѣкоторую защиту отъ непогоды. Особые загоны для овецъ на случай зимней стужи встрѣчаются очень рѣдко и состоятъ изъ одной, рѣдко двухъ, стѣнокъ изъ хвороста или камыша, или изъ деревянной рѣшетки стѣнъ юрты (ханъ). Скопляющійся въ этихъ загонахъ навозъ рѣдко промерзаетъ и предохраняетъ животныхъ отъ простуды снизу.

На зимнихъ стойбищахъ, до выпаденія снѣговъ, монголы стараются въ первую очередь использовать болѣе отдаленныя пастбища, приберегая ближнія и защищенныя отъ вѣтровъ, на случай непогоды. При глубокомъ уплотненномъ снѣгѣ сначала выпускаютъ табунъ лошадей, потомъ рогатый скотъ для разрыхленія снѣга и, затѣмъ лишь, овецъ. При такихъ условіяхъ зимняго содержанія овцы къ веснѣ сильно худѣютъ. Затрата силъ на длинные переходы, на расчистку снѣга, чтобы добыть кормъ, и на борьбу съ непогодой, настолько истощаетъ животныхъ за зиму, что въ весеннія пурги нерѣдко гибнутъ цѣлыя стада. Особенно гибельны для овецъ гололедицы, такъ какъ ослабленныя плохимъ кормомъ овцы не въ силахъ пробить толстую ледяную кору на травяномъ покровѣ степи. Питаніе въ теченіе 7 мѣсяцевъ въ году выщелоченной за осень и потерявшей свои питательныя свойства травой (ветошъ) доводитъ къ веснѣ истощеніе овецъ до крайней степени.

Составъ стада въ монгольскомъ хозяйствѣ сильно колеблется въ зависимости отъ различныхъ причинъ: отъ числа матокъ, назначенныхъ на одного барана, отъ процента яловости матокъ, отъ процента отхода ягнятъ и овецъ, вслѣдствіе климатическихъ воздѣйствій, и отъ различныхъ болѣзней. Наибольшій процентъ въ стадѣ обычно приходится на матокъ, такъ какъ онѣ являются болѣе доходными, давая, кромѣ шерсти и топлива, еще молоко и ягнятъ.

Для Барги средній составъ стада въ мартѣ мѣсяцѣ, т.-е. передъ ягненіемъ, опредѣляютъ: матокъ—47%, барановъ—14% и молодняка—39%.

Для Халхи отчетъ экспедиціи Центросоюза лаетъ аналогичныя свѣдѣнія о составѣ: матокъ старше 2 лѣтъ—44%, барановъ—15% и молодняка—41%.

Бонитировки матокъ (подбора для случки) не практикуется, и подборъ ихъ ограничивается лишь прирѣзываніемъ на мясо больныхъ и старыхъ. Валуховъ (кастрированныхъ барановъ) держатъ зимой только очень богатые монголы. *Выборъ барановъ на племя* опредѣляется происхожденіемъ отъ молочной и жирнохвостой овцы и преобладаніемъ въ рунѣ бѣлой шерсти.

Случка, вездѣ вольная, производится въ сентябрѣ и октябрѣ мѣсяцахъ, а *ягненіе*—въ февралѣ и мартѣ. Возрастъ для случки $1\frac{1}{2}$ года, но иногда пускаютъ и 6—7-мѣсячныхъ ярокъ. Для котныхъ матокъ и ягнятъ никакихъ помѣщеній не существуетъ, и только на первые дни послѣ рожденія новорожденныхъ заносятъ въ юрту. При столь раннемъ ягненіи и суровости зимъ въ Монголіи процентъ смертности среди ягнятъ часто достигаетъ большихъ размѣровъ.

Казалось бы, что при такихъ условіяхъ въ теченіе двухъ-трехъ десятковъ лѣтъ овцеводство въ Монголіи должно совершенно прекратиться. Дѣйствительно, бываютъ тяжелые годы; однако, достаточно двухъ-трехъ не очень суровыхъ зимъ и благопріятныхъ для роста травъ весны и лѣта, чтобы приплодъ молодняка цѣликомъ сохранился, и разстроенныя хозяйства возстановились въ прежнемъ размѣрѣ.

Заразно-повальныя болѣзни причиняютъ овцеводству Монголіи не столь большой ущербъ, какъ можно было бы ожидать. Чума и сибирская язва, хотя и встрѣчаются на овцахъ въ Монголіи, но очень рѣдко и не захватываютъ большихъ территорій. Наибольшій вредъ приносятъ паразитарныя болѣзни—чесотка (хомунъ, хомутехони), имѣющая широкое распространеніе на всѣхъ домашнихъ животныхъ и на людяхъ, и глистныя болѣзни (хотэръ), вызывающія массовый падежъ животныхъ отъ истощенія. Никакихъ способовъ лѣченія болѣзней монголы не знаютъ, а въ пользѣ нашептыванія шамановъ и молитвъ ламъ начинаютъ разочаровываться, охотно обращаясь къ европейской медицинѣ. Лучшее лѣкарство у монголовъ при всѣхъ истощающихъ хроническихъ болѣзняхъ овецъ—прирѣзываніе на мясо, хотя мясо и отъ павшихъ животныхъ не пропадаетъ, а заготовляется въ прокъ, въ видѣ вяленаго на солнцѣ, или мелко изрубленнаго и поджареннаго на салѣ (судза).

Плохой уходъ, недостатокъ корма въ зимніе мѣсяцы и отсутствіе раціональнаго подбора производителей, конечно, не могутъ способствовать увеличенію продуктивности монгольской овцы. Съ другой стороны, закаленность ея организма, способность при скудномъ питаніи всю зиму жить за счетъ собственнаго жира, накопленнаго за лѣто, почти полное отсутствіе болѣзней и высокая продуктивность, при повышеніи культурности населенія и проявленіи большаго вниманія къ уходу и содержанію овцы, могутъ значительно повысить количество, качество и цѣнность ея продуктовъ.

Торговля овцами.

Въ районахъ стойловаго содержанія скота промышленное овцеводство, какъ выше было отмѣчено, не можетъ имѣть серьезнаго значенія въ торговлѣ.

Въ районахъ пастбищнаго скотоводства номадовъ ресурсы овцеводства можно признать неисчерпаемыми на много лѣтъ. Выходъ барановъ на рынокъ пока неустойчивъ и не великъ, но въ виду того интереса, какой проявляютъ въ послѣдніе годы къ Монголіи иностранцы, а также вслѣдствіе истощенія мясныхъ ресурсовъ русскихъ областей, перспективы торговли баранами и продуктами овцеводства можно признать благопріятными.

Центрами торговыхъ сношеній съ Монголіей являются станціи западной линіи Кит. Вост. жел. дор.—Хайларъ и Маньчжурія.

Станція Хайларъ и русскій торговый поселокъ при ней примыкаютъ къ старинному монгольскому городу Амбань-хото (городъ Амбаня у русскихъ извѣстенъ подъ названіемъ Старый Хайларъ), а по-китайски—Хулуньсянь. Преобразованный въ 1921 году изъ отдѣла въ уѣздъ, Хайларъ одновременно является и главнымъ административнымъ центромъ для всей Барги. Служа началомъ историческаго торговаго тракта Хайларъ—Долонноръ—Калганъ, онъ связанъ гужевыми трактами съ Ургой, съ Забайкальемъ—черезъ Нов. Цурухайтуй на Срѣтенскъ, и съ Благовѣщенскомъ двумя путями: прямо—черезъ Мэргэнъ (Нунцзяньсянь) и обходомъ черезъ Цицикаръ.

Районъ торговаго вліянія Хайлара въ Монголіи въ нормальныхъ условіяхъ торговли не превышаетъ 500—600 верстъ къ югу и 100—150 верстъ къ сѣверу, удлиняясь въ годы усиленнаго спроса на скотъ до 1,000--1,200--1500 верстъ въ южномъ направленіи.

Наиболѣе оживленныя торговыя сношенія хайларскіе коммерсанты ведутъ съ восточными хошунами Барги, съ богатыми овцами сѣверо-восточными хошунами Селингольскаго сейма—Цзунъ (восточный) и Барунъ (западный) Уцзумчины,— и съ восточными хошунами Чжоудаскаго сейма: Байринъ, Ару-Хорчинъ и Чжароды.

Поселокъ при ст. Маньчжурія является такъ же, какъ и Хайларъ, крупнымъ торговымъ центромъ для ското -и мясопромышленности въ силу своего сосѣдства съ Халхой. Районы торговаго вліянія поселка Маньчжуріи обнимаютъ западные хошуны Барги и восточные хошуны Халхи въ бассейнѣ р. Кэрулэна, связываясь двумя параллельными гужевыми трактами (въ юго-западномъ направленіи) со столицей Монголіи—Ургой (Богдо-Куре). Въ южномъ направленіи у Маньчжуріи существуетъ связь гужевыми трактами и съ Долонноръ-Калганскимъ направленіемъ, а въ сеймахъ Внутренней Монголіи—Селингольскомъ и Чжоудаскомъ сфера вліянія станцій Маньчжурія и Хайларъ пересѣкаются. Обычно же маньчжурскіе коммерсанты работаютъ въ юго-западномъ направленіи въ хошунахъ Цеценхановскаго аймака Халхи: Бейсе-Сансарай-Дорчжи (Самбейсей) и Далай-ванъ Гомбо-сурунъ (350—500 верстъ).

Организація торговли. Закупки овецъ русскими скотопромышленниками производятся обыкновенно одновременно съ закупкой крупнаго рогатаго скота. Для такихъ заготовокъ фирмы снаряжаютъ ежегодно, ранней весной, спеціальные отряды отвѣтственныхъ служащихъ, съ запасами ямбоваго серебра и обозами товаровъ, въ тѣ изъ хошуновъ Монголіи, съ которыми у фирмъ установлены уже работой прежнихъ лѣтъ торговыя связи. На мѣстѣ отряды разбиваются на болѣе мелкіе (палаточная торговля) и ведутъ закупку или непосредственно у владѣльцевъ, или черезъ князей, ламъ и другихъ начальствующихъ и вліятельныхъ лицъ, оставляя закупленныхъ барановъ до опредѣленнаго срока выгона на иждивеніи продавцовъ. Заготовительныя цѣны большимъ колебаніямъ не подвергаются и, въ среднемъ, для ближайшихъ къ поселкамъ районовъ Барги и Халхи могутъ быть опредѣлены въ 3 руб —3 руб. 50 коп. за голову для лучшаго барана. При покупкахъ въ болѣе отдаленныхъ районахъ Монголіи (Уцзумчины) цѣны процентовъ на 30 дешевле. Въ среднемъ, при нормальныхъ условіяхъ торговли, цѣна баранины въ Хайларѣ можетъ быть опредѣлена въ 4 руб. за пудъ.

На-ряду съ закупками скота и овецъ при помощи закупочныхъ отрядовъ русскіе и, особенно, китайскіе коммерсанты ведутъ въ Монголіи *лавочную торговлю.* Большинство крупныхъ хайларскихъ и маньчжурскихъ фирмъ имѣютъ въ Монголіи заимки на арендованныхъ земельныхъ участкахъ, преимущественно на главныхъ торговыхъ трактахъ и вблизи монастырей и княжескихъ становокъ. Изъ такихъ заимокъ образовались русскія и китайскія факторіи, и весь трактъ Маньчжурія—Урга и долина р. Кэрулэна оживились рядомъ поселковъ и становищъ съ лавочной торговлей и складами для сырья. По Хайларъ-Калганскому тракту заимокъ пока мало, въ пунктахъ большого ско-

Снаряженіе закупочнаго отряда въ Монголію изъ Хайлара.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

Погрузка серебра для вывода въ Монголію.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

Выѣздъ закупочныхъ отрядовъ изъ Хайлара въ Монголію.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

Палаточная торговля «Русско-Монгольскаго Товарищества» въ хошунѣ Цзунъ-Уцзумчинъ, Семигольскаго сейма.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

пленія, какъ монастыри, пріѣзжіе коммерсанты ведутъ торговлю въ палаткахъ. Значительные торговые обороты палаточная торговля даетъ на крупныхъ ярмаркахъ этихъ районовъ—Ганьчжурской, около монастыря Ганьчжуръ-сумэ, въ 150 верстахъ къ юго-западу отъ Хайлара, затѣмъ въ городѣ Долонъ-норъ, извѣстномъ у русскихъ подъ китайскимъ названіемъ Ламямяо, по названію большого ламаитскаго монастыря вблизи него, и въ нѣкоторыхъ другихъ пунктахъ, описаніе которыхъ мы приведемъ въ слѣдующихъ главахъ.

Крупныя иностранныя фирмы, англійскія и американскія, работающія въ данныхъ районахъ, не ведутъ торговли непосредственно съ монголами, но производятъ закупки черезъ своихъ компрадоровъ-китайцевъ, непосредственно у монголовъ или у перекупщиковъ, русскихъ и китайскихъ. Перекупщики скота и овецъ сами въ Монголію не выѣзжаютъ, а, получивъ свѣдѣнія о подгонѣ скота изъ Монголіи, выѣзжаютъ за 25—50 верстъ навстрѣчу гуртамъ, и закупленныя партіи перепродаютъ экспортерамъ въ живомъ видѣ, или запасаютъ до зимней побойки и продаютъ мясомъ.

Расчеты при торговлѣ въ Монголіи ведутся обычно на вѣсовое и ямбовое серебро. Вѣсовое серебро, или плиточное, закупалось преимущественно русскими коммерсантами въ Гамбургѣ, почему и ходило подъ названіемъ гамбургскаго. Монголы охотно принимаютъ его повсемѣстно и называютъ бѣлымъ серебромъ (цаганъ-мунгу). Единицей при расчетахъ служитъ лянъ (соотвѣтствуетъ $^1/_{11}$ вѣса русскаго фунта), для чего плитки, накаливая въ кузнечномъ горнѣ, раскалываютъ обыкновеннымъ топоромъ и взвѣшиваютъ на однорычажныхъ вѣсахъ, заранѣе договорившись о цвѣтѣ палочки—рычага. Каждый хошунный торговецъ и многіе монголы имѣютъ китайскіе вѣсы съ тремя разныхъ цвѣтовъ палочками-коромыслами. Изъ нихъ только одна—бѣлая—даетъ болѣе или менѣе правильное показаніе, коричневая показываетъ преувеличенный, а черная—преуменьшенный вѣсъ. Между собой фирмы принимаютъ серебро на бѣлое коромысло, съ монголовъ получаютъ обычно на коричневомъ, а платятъ имъ на черномъ, выигрывая на этомъ до 8—$10^0/_0$. Ямбовое серебро ходитъ обычно низкопробное (гиринскій лянъ), потому что его предпочитаютъ держать китайскіе банки Фуцзядяна, Цицикара, Мукдена, но монголы охотно принимаютъ и высокопробный шанхайскій лянъ. Все ямбовое серебро китайскаго происхожденія, и недовѣсъ въ ямбѣ (50 лянъ) колеблется отъ 0,5 до 3 лянъ, почему при заключеніи сдѣлокъ на значительныя партіи обычно оговаривается и вѣсъ, и количество ямбъ въ пудѣ. Гиринскій и цицикарскій ямбъ обычно равенъ 53 лянъ, и въ ящикъ укладываются 60 ямбъ. 457 лянъ вѣсятъ одинъ пудъ.

Въ послѣднее время монголы стали принимать и серебряныя монеты, пока только доллара съ изображеніемъ Юань Ши-кая.

Расплата кирпичами чая, широко практиковавшаяся при условіяхъ нормальной торговли въ Монголіи, когда цѣна кирпича являлась опредѣленной для всѣхъ районовъ, теперь, съ затрудненіями въ подвозѣ чая, выводится. Измѣнились, въ связи съ послѣдними политическими событіями, и условія кредита. При палаточной торговлѣ хошунные торговцы теперь избѣгаютъ отпуска въ кредитъ и *«озадачиванія»* монголовъ подъ товары будущаго года, что считалось нормальнымъ въ прежніе годы, такъ какъ и они сами не имѣютъ увѣренности въ возможности посѣтить тѣ же мѣста черезъ годъ, да и монголы при современныхъ условіяхъ могутъ откочевать къ наступленію новаго сезона далеко въ другіе районы. Но при лавочной торговлѣ, на русскихъ и китайскихъ факторіяхъ и въ настоящее время примѣняется торговля въ кредитъ, какъ долгосрочный (на годъ), такъ и сдѣлки на такъ-называемый «бараній лянъ» (хоунинъ), т.-е. подтоварный лянъ. Это названіе произошло отъ обычая взыскивать долгосрочные долги черезъ хошунныхъ чиновниковъ баранами, конечно, по самой минимальной расцѣнкѣ.

Узкій кусокъ шелковой матеріи голубого цвѣта—«даши-хадакъ», какъ мелкая денежная единица и размѣнная монета, попрежнему имѣетъ большое хожденіе въ Монголіи, такъ какъ спросъ на нихъ большой: матерію подносятъ ламамъ, чиновникамъ и новымъ знакомымъ въ знакъ уваженія, а получившіе возвращаютъ ее за опредѣленную цѣну торговцамъ, у которыхъ этотъ товаръ не залеживается.

Покупку серебра для Монголіи коммерсанты обычно производятъ въ харбинскихъ и фуцзядянскихъ банкахъ, что обходится на 7—8% дешевле, чѣмъ при покупкѣ въ Хайларѣ. Еще выгоднѣе доставка серебра непосредственно изъ Шанхая и перевозка своими средствами, а не услугами банка, но къ этому прибѣгаютъ только крупныя фирмы при покупкѣ большихъ партій серебра. *Финансированіе* закупокъ барановъ въ Монголіи банками до сихъ поръ не организоваио, и только передъ Ганьчжурской ярмаркой нѣкоторымъ солиднымъ фирмамъ удается получить въ банкахъ краткосрочный кредитъ.

Товарообмѣнъ и расходный бюджетъ монгольской семьи.

Въ нормальныхъ условіяхъ торговли, товарообмѣнъ въ Монголіи практикуется только при покупкахъ сырья—шерсти, овчинъ и кожъ скотскихъ и конскихъ. Но въ годы товарнаго голода въ Монголіи, въ 1913 г. (война монголовъ за независимость), 1917 г. (возстаніе харачинъ) и въ послѣдніе два года 1920—1921 гг., когда торговая связь Монголіи съ Хайларомъ, Маньчжуріей и Калганомъ прерывалась и доставки товаровъ сократились, вся торговля—сырьемъ и скотомъ производилась при помощи товарообмѣна. Наиболѣе ходкими для Монголіи товарами являются: чай зеленый—для хошуновъ Внутренней Монголіи и кирпичный—для Барги и Халхи. Первый, болѣе дешовый, разсыпной, поступаетъ въ крупныхъ листьяхъ по 15 ф. въ цибикѣ, стоимостью около 1 ляна за цибикъ. Монголы толкутъ его и долго вывариваютъ. Годовая потребность такого чая на среднюю семью (7 человѣкъ)—4—5 цибиковъ. Кирпичный чай употребляется различный, преимущественно китайскихъ фирмъ; болѣе распространенными являются марки: «Дзюзань» (27 кирпичей мѣсто), «Далай» и «Агой» (45 кирпичей мѣсто). Цѣна—около 7 цинъ за кирпичъ первой марки. Годовой расходъ средней семьи коло 20 кирпичей. Расходъ сахара (кускового) не превышаетъ въ годъ на семью 3—5 фунтовъ.

Изъ другихъ продуктовъ продовольствія всегда требуется буда (крупа въ родѣ китайскаго проса)—5—6 пудовъ въ годъ на семью. Мука китайскихъ мельницъ ввозится въ 5-пуд. куляхъ, и русскихъ мельницъ—въ маленькихъ пудовыхъ мѣшкахъ; та и другая обычно худшихъ сортовъ, но русская мука

III и IV сорта все же считается деликатесомъ. Мѣрой при продажѣ буды является «ду»—ящикъ около 1 пуда вѣсомъ, а мука отпускается на гины (1 гинъ равенъ $1^{1}/_{3}$ русскаго фунта). Расходъ муки достигаетъ отъ 8 до 10 пудовъ въ годъ. Потребленіе мяса опредѣляется размѣромъ эпизоотій и другихъ факторовъ, неблагопріятныхъ для монгольскаго хозяйства; убоину монголы ѣдятъ только въ большія религіозныя торжества, когда разрѣшается прирѣзать барана; и то выбираютъ больныхъ и истощенныхъ, въ предупрежденіе падежа.

Изъ мануфактуры ввозятъ для товарообмѣна «дабу»—отрѣзы 12—13 аршинъ на халатъ (отъ 8 цинъ до 1 ляна), «далембу»—отрѣзъ 8 аршинъ («ама» отъ 1 до 1 лана 2 цинъ) для той же цѣли и чесунчу—кусокъ 24—26 аршинъ на 2 халата расцѣнивается отъ 3—4 лянъ до 10—12 лянъ на каждый халатъ въ зависимости отъ качества. На рубашки и штаны идутъ тѣ же ткани и цуянба—родъ дрели, по $3^{1}/_{2}$ арш., и на поясъ 4 арш. далембы или дабы. Халаты носятъ по 2—3 года, а рубашку безсмѣнно, пока она не истлѣетъ на тѣлѣ и не свалится сама. Чѣмъ грязнѣе и болѣе засаленъ халатъ, тѣмъ большій почетъ внушаетъ владѣлецъ монголу, такъ какъ сальныя пятна на халатѣ свидѣтельствуютъ о частомъ употребленіи жирной пищи; поэтому при ѣдѣ монголъ нарочно старается вымазать свою обнову на груди и бокахъ саломъ.

Шапки—«малахай» и сапоги—«гутулы» въ Баргу, Халху и въ Селингольскій сеймъ ввозятся китайскаго производства; сапоги изготовлялись изъ русской кожи (юфть), а въ Чжоудаскомъ сеймѣ сапоги изготовляютъ сами монголы, покрывая ихъ особымъ шитымъ узоромъ.

Домашняя утварь монгольской семьи ограничивается чугуннымъ котломъ для варки пищи, поварешкой, мѣднымъ чайникомъ, желѣзнымъ таганомъ, деревянной чашкой и кадушкой—таковъ весь несложный обиходъ хозяйства.

Предметы культа и предметы роскоши, напримѣръ серебряныя украшенія въ прически дамъ (дѣвицы не носятъ украшеній, кромѣ серегъ), предметами товарообмѣна не служатъ, такъ какъ въ большей части передаются по наслѣдству.

Курительный (1 фунтъ въ мѣсяцъ) и нюхательный табакъ (2 ф. въ годъ на каждаго монгола) и излюбленныя монголами лакомства—сахаръ-леденцы и китайское печенье «бобы» исчерпываютъ списокъ предметовъ ввоза.

Какъ продукты продовольствія, такъ и предметы монгольскаго обихода закупаются для товарообмѣна обыкновенно въ Харбинѣ, а мелкій товаръ—въ поселкахъ при стт. Хайларъ и Маньчжурія.

Установить точно эквивалентъ сырья и скота при товарообмѣнѣ въ Монголіи очень затруднительно. Въ нормальныхъ условіяхъ торговли товарообмѣнъ даетъ отъ 20 до $30^{0}/_{0}$ дохода, а въ годы товарнаго голода извѣстны случаи обмѣна чашки буды, въ $^{1}/_{2}$ ф. вѣсомъ, на барана въ $1^{1}/_{2}$ пуда убойнаго вѣса, или двухъ кусковъ далембы (на 2 халата) на быка въ 14 пудовъ убойнаго вѣса.

При кредитно-мѣновой торговлѣ, широко практикуемыя, особенно китайскими коммерсантами, *«задачи подъ барана»* или *«подъ овчину»* являются еще болѣе выгодными. Въ этихъ случаяхъ, выдавая товаръ зимой, купецъ, по принятымъ нормамъ эквивалента, можетъ за 1 кирпичъ чаю получить лѣтомъ двухъ годовыхъ барановъ или три овчины, т.-е. за 7 цинъ вернуть до 2 лянъ за 7—8 мѣсяцевъ кредита.

Рынки сбыта баранины.

Рынками сбыта монгольской баранины являются: города и селенія Сѣверной Маньчжуріи, а также ближайшія русскія земли: Забайкальская, Амурская и Приморская области. За время міровой войны значительныя количества баранины закупались организаціями, работавшими на оборону, для питанія фронта и населенія Петрограда и Москвы.

Въ послѣдніе годы (съ 1918 года) высокія мясныя качества монгольской овцы оцѣнили и англичане, начавшіе скупку и убой барановъ, для вывоза мясомъ въ Лондонъ черезъ харбинское отдѣленіе «Англійской Экспортной Продуктной Компаніи». Эта фирма съ 1917 года оборудовала рефрижираторъ и бойни въ Харбинѣ и ведетъ постройку рефрижиратора съ бойней въ Хайларѣ, спеціально для убоя овецъ и вывоза баранины.

Общій убой овецъ и барановъ на всѣхъ бойняхъ въ полосѣ отчужденія выражался въ слѣдующихъ цифрахъ.

Бойни. / Годы.	Харбинскія.	Хайларскія.	Маньчжурскія.	Цицикарскія.	Остальныя.	ИТОГО.
1912	4.735	20.511	29.889	1.251	994	57.380
1913	4.564	25.126	26.975	555	2.072	59.292
1914	3.849	24.995	26.249	371	1.714	57.178
1915	3.650	21.204	39.191	1.057	1.884	67.086
1916	4.713	9.298	66,078	2.259	2.193	84.541
1917	6.209	38.169	43.211	4 498	674	92.801
1918	11.634	23 875	28.531	3.932	1.470	65.317
1919	23.726	15.769	23.813	1.803	644	65.755
1920	7.207	23.871	31.369	2.683	1.816	66.945
1921	9.385	18.191	25,400	1.867	4.137	58.980

Кромѣ перечисленныхъ пунктовъ убоя въ полосѣ отчужденія К. В. ж. д., значительное количество барановъ забивается и на китайскихъ бойняхъ крупныхъ центровъ Сѣверной Маньчжуріи для потребленія мѣстнымъ китайскимъ населеніемъ. По даннымъ офиціальной статистики, всего было забито:

Въ Хэйлунцзянской провинціи въ 1917 г. на 422 бойняхъ 17.032 гол.
» 1919 » » 429 » 13.534 »
Въ Гиринской провинціи . . . » 1917 » » 363 » 78.689 »

Вывозъ въ русскія области производился какъ по желѣзной дорогѣ, такъ равно гономъ и водой. Общіе итоги этого вывоза представлены въ слѣдующей таблицѣ:

ВЫВЕЗЕНО ОВЕЦЪ.	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Въ Приморскую область.										
Живыхъ по жел. дорогѣ .	2.084	2.680	1.864	1.221	2.284	1.506	1.057	2.266	940	2 160
» на пароходахъ .	1.948	1.628	465	2.029	144	484	—	—	—	—
Тушъ по жел. дорогѣ . .	26.439	13.056	13.066	12.156	10.854	20.150	31.646	8.900	26.557	14.505
Итого. . .	30.471	17.544	15.395	15.406	13.282	22.095	32.703	11.166	27.497	16,665
Въ Амурскую область.										
По грунтов. тракт. гономъ	9.726	12.590	220	34	461	184	—	—	3.140	—
» » » тушъ .	2.860	5.190	1.029	8.821	389	—	—	—	—	—
» по жел. дор. тушъ . .	3,881	1.127	3.094	1.966	2.112	100	1.993	495	335	—
Воднымъ путемъ живыхъ .	2.940	2.795	3.365	2.270	12	20	—	—	—	—
Черезъ Забайк. транз. жив.	2.687	3.610	2.420	2.600	15	—	—	—	—	—
» » » тушъ	11.480	5.403	7.085	—	336	—	—	—	—	—
Итого. . .	33.574	30.715	17.213	15.691	3.325	304	1.993	495	3.475	—
Въ Забайкальскую область и далѣе по жел. дор. . .	10.126	12.642	7.781	3.168	5.263	44.123	6.582	13.670	2.833	1.086
Итого вывоз. . .	74.171	60.901	40.389	34.265	21,870	66.522	41.278	25.331	33.805	17.751
Мѣстн. потребл.	22.374	33.642	30 301	29.165	18.752	44 343	30.832	27.374	26.979	41,229
Всего въ гол. и туш.	96.545	94.543	70.690	63.430	40.622	110.865	72.110	52.705	60.784	58.980

Въ общемъ итогѣ, изъ районовъ Монголіи, тяготѣющихъ къ станціямъ западной линіи К. В. ж. д., въ среднемъ поступало въ продажу около 200.000 головъ въ годъ. Изъ нихъ около 35,000 головъ расходовалось на мѣстное потребленіе въ полосѣ отчужденія, для европейскаго населенія, до 100,000 головъ—въ городахъ Сѣверной Маньчжуріи для китайскаго населенія и 60—70,000 головъ шло на вывозъ въ Приморскую, Амурскую и Забайкальскую области.

Политическія осложненія, наступившія съ 1920 г., въ Монголіи и чрезвычайное паденіе покупательной способности русскихъ областей крайне сократили спросъ на продукты овцеводства. Выходъ овецъ на рынки сбыта представляетъ, поэтому, ничтожную величину въ сравненіи съ наличнымъ фондомъ, который оставляетъ громадныя возможности для экспортной работы.

Перевозка барановъ по Кит. Вост. жел. дор.

Изъ всего описаннаго оборота лишь сравнительно небольшая часть попадаетъ на желѣзную дорогу. Перевозки живыхъ барановъ приведены въ слѣдующей таблицѣ:

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Въ мѣстн. сообщ.	9.276	4.599	6.189	3.861	15.225	1.413	5.258	20.365	15.222	7.502
Вывозъ на Уссурійск. лин.	2.084	2.680	1.864	1.221	2.284	1.506	1.057	2.266	940	1.680
» » Забайкальск. .	—	1	—	60	—	—	—	—	—	—
» » Южно-Маньчж.	—	—	120	420	—	—	—	—	—	—
Ввозъ съ Забайк. линіи .	119	1.700	—	—	—	—	—	—	—	—
Транзитъ съ Забайкальск.	—	8	2	—	—	—	—	—	—	—
Всего . . .	11.479	8.988	8.175	5.562	17.509	2.919	6.315	22.631	16.162	9.182

Главнѣйшія станціи отправленія и прибытія живыхъ барановъ за послѣднее десятилѣтіе видны изъ слѣдующихъ таблицъ:

Отправлено живыхъ животныхъ:

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Со ст. Хайларъ	10.308	6.743	5.947	3.566	8.627	76	3 276	19.877	8.636	4.644
» » Маньчжурія . . .	123	—	960	1.172	5.817	119	1.230	242	5.030	1.355
» » Цицикаръ	136	60	—	—	832	698	263	778	66	363
» » Харб. узла	120	210	—	58	112	781	302	925	555	300
Съ проч. станцій	792	1.975	1.268	766	2.121	1 245	1.244	810	1.875	2.520
Итого . . .	11.479	8.988	8.175	5.562	17.509	2.919	6.315	22.631	16.162	9.182

Прибыло живыхъ животныхъ:

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
На ст. Цицикаръ	5.890	3.865	4.263	602	747	—	—	900	9.569	79
» » Харб. узелъ . . .	2 323	1 864	407	1.856	13.051	1.157	4.515	19.151	4.253	5.490
» друг. станціи	1.182	570	1.519	1.403	1.427	256	743	314	1.400	1.933
Итого . . .	9.395	6.299	6.189	3.861	15.225	1.413	5.258	20.365	15.222	7.502

По даннымъ этихъ таблицъ, главными станціями отправленія барановъ были и остаются до послѣдняго года станціи Хайларъ и Маньчжурія, какъ центральные пункты скотоводческихъ районовъ Монголіи. Изъ станцій по прибытію барановъ, до послѣдней міровой войны, первое мѣсто занимала станція Цицикаръ, откуда бараны направлялись гономъ на Благовѣщенскъ; за время войны этотъ подвозъ прекратился, возобновившись лишь въ 1920 г.

Работа Харбинскаго узла по прибытію барановъ выражалась въ очень незначительныхъ цифрахъ, за исключеніемъ 1916 года, когда велась заготовка для арміи, и 1919 года, когда была развернута наиболѣе напряженная работа харбинскаго рефрижиратора Англійской Экспортной Компаніи, заготовлявшей мясопродукты для Лондонскаго рынка.

Рѣзкое сокращеніе отправокъ барановъ со станцій Хайларъ и Маньчжурія за послѣдній годъ (1921) объясняется прекращеніемъ гона въ Амурскую область, вслѣдствіе обнищанія населенія области въ связи съ политическими событіями. Это же обстоятельство ярче всего сказалось въ разительномъ уменьшеніи прибытія барановъ на станцію Цицикаръ, откуда бараны поступали гономъ на Благовѣщенскъ по Мэргэнь-Сахалянскому тракту.

Прибытіе же барановъ на Харбинскій узелъ и другія станціи въ 1921 г. возросло по сравненію съ 1920 годомъ. Замѣтно увеличилось и отправленіе барановъ съ мелкихъ станцій, что объясняется отсутствіемъ на такихъ станціяхъ поселковыхъ и китайскихъ сборовъ и сокращеніемъ, благодаря этому, накладныхъ расходовъ.

Кромѣ перевозокъ по желѣзной дорогѣ, часть монгольскихъ барановъ до 1918 года вывозилась изъ Харбина воднымъ путемъ, по Сунгари, главнымъ образомъ, для города Хабаровска. Эти отправки составили:

въ 1912 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.
1948 гол.	1628 гол.	465 гол.	2099 гол.	144 гол.	484 гол.

Условія перевозокъ.

По правиламъ желѣзнодорожной перевозки нагрузка барановъ допускается на всѣхъ станціяхъ Китайской Восточной желѣзной дороги по свидѣтельствамъ ветеринарныхъ врачей, удостовѣряющихъ состояніе здоровья животныхъ (§ 2 правилъ перевозки скота и сырыхъ животныхъ продуктовъ). Норма погрузки въ обыкновенные товарные вагоны 60 головъ; допускается нагрузка въ два яруса—120 головъ (§ 27), но по мѣстнымъ климатическимъ условіямъ 2-ярусной нагрузки отправители избѣгаютъ. При каждой партіи должны быть проводники въ числѣ не болѣе одного на каждый вагонъ и не менѣе одного на каждые 6 вагоновъ (§ 28). Проводники скота помѣщаются въ вагонѣ III кл., если таковой имѣется въ поѣздѣ. Въ противномъ же случаѣ имъ отводится помѣщеніе въ служебномъ отдѣленіи поѣзда или въ товарномъ вагонѣ, приспособленномъ для перевозки людей (§ 32). Количество корма не должно превышать 30 пудовъ сѣна, травы и соломы на вагонъ, съ тѣмъ, однако, чтобы приспособленія въ вагонахъ для храненія корма дѣлались за счетъ отправителей (§ 34).

Пріемъ къ перевозкѣ станціями Хайларъ и Маньчжурія овецъ, направляемыхъ въ Забайкалье, производится послѣ 9-дневнаго наблюденія подъ ветеринарнымъ надзоромъ при названныхъ станціяхъ (§ 56).

Бараньи туши и части ихъ допускаются къ перевозкѣ какъ въ мѣстномъ сообщеніи, такъ и для экспорта при наличіи клейма бойни, состоящей подъ ветеринарнымъ надзоромъ врачей дороги, и свидѣтельства ветеринарныхъ врачей.

Перевозки живыхъ барановъ въ мѣстномъ сообщеніи производятся по спеціальному тарифу № 1 (отъ 9—10 коп. съ вагоно-версты), а въ Уссурійско-Китайскомъ сообщеніи—по спеціальному тарифу № 5 (тоже 9—10 коп. съ вагоно-версты). Перевозки мяса бараньяго таксируются по общему для всѣхъ видовъ мясныхъ грузовъ 12 классу, т.-е. по $^{1}/_{17}$—$^{1}/_{20}$ зол. коп. съ пудо-версты.

Кромѣ стоимости фрахта, при перевозкахъ живыхъ барановъ взыскивается: по 20 коп. съ головы за ветеринарный осмотръ, 20 коп. поселковыхъ сборовъ, китайская вывозная пошлина 5% и акцизный сборъ 8% съ оцѣнки барана въ 4 доллара. Расходы по убою барановъ колеблются отъ 40 цент. до 1 доллара, въ зависимости отъ пункта убоя. При вывозѣ баранины съ пункта убоя уплачивается по 20 коп. съ туши, за ветеринарный осмотръ и въ пользу поселковыхъ самоуправленій, китайская вывозная пошлина по 5% и и китайскій государственный налогъ 5%—оба съ оцѣнки въ 4 доллара.

4. Продукты овцеводства.

Торговля шерстью.

Значеніе Монголіи въ міровой торговлѣ шерстью какъ въ качественномъ, такъ и въ количественномъ отношеніи пока незначительно.

Міровое производство шерсти въ 1916 году составляло—76.421.900 пуд., а вывозъ изъ Китая (вмѣстѣ съ Монголіей) далъ только 1.406.250 пуд., или 1,84%, несмотря на то, что въ Китаѣ находится 7,15% мірового количества овецъ.

Слишкомъ низкій выходъ шерсти объясняется различіемъ шерстной продуктивности у тонкорунныхъ овецъ (10—15 фунт. съ головы), преимущественно разводимыхъ въ странахъ культурнаго овцеводства, отъ продуктивности китайской и монгольской овцы (2—3 фунта).

Первое мѣсто, какъ по численности овцеводства, такъ и по выходу шерсти, занимаютъ англійскія владѣнія. На ихъ долю приходилось въ 1916 году до 195 милліоновъ головъ овецъ, т.-е. почти треть всего овцеводства міра, и производство 28 милліоновъ пудовъ шерсти, или 42% всей овечьей шерсти, поступившей на рынокъ въ тотъ же годъ. Естественно, что Лондонъ былъ главнымъ шерстнымъ рынкомъ и устанавливалъ какъ міровыя цѣны, такъ и сорта шерсти. Послѣднее время эту роль раздѣляетъ съ Лондономъ Сидней, а главными покупателями остались Америка, Англія и Японія. Только въ этихъ государствахъ сохранились текстильныя машины, и имъ предстоитъ снабжать міръ шерстяными тканями; тогда какъ Франція, Германія и Россія, въ результатѣ послѣдней войны, должны возстанавливать свою текстильную промышленность заново.

На смѣну выбывшимъ, послѣ войны, съ рынка закупокъ государствамъ выступила Японія, а такъ какъ, въ связи съ общимъ промышленнымъ кризисомъ послѣднихъ лѣтъ, многія государства стали сокращать овцеводство въ ожиданіи уменьшенія потребленія шерсти и перерабатывать шерстныя породы въ мясныя, то выходъ шерсти на рынки сбыта послѣ войны долженъ уменьшаться. Спросъ на мясо заставилъ Англію, Новую Зеландію, Южно-Африканскій союзъ вырабатывать крупныя мясныя породы. Аргентина уже сократила свое овцеводство на 10—13 милліоновъ головъ, по сравненію съ 1912—1913 гг., убѣдившись въ большей выгодности посѣвовъ пшеницы и откармливанія скота для мясной торговли. По послѣднимъ даннымъ, три четверти общаго количества овецъ Аргентины уже переработаны на мясную продуктивность изъ шерстныхъ породъ.

По примѣру Англіи, и Америка теперь предпочитаетъ ввозить шерсть изъ другихъ странъ вмѣсто выращиванія тонкорунныхъ овецъ дома.

Яркимъ показателемъ измѣненія рынковъ сбыта китайской шерсти служитъ слѣдующая таблица, представляющая процентное распредѣленіе по странамъ назначенія вывоза шерсти до и послѣ войны:

Направленіе вывоза.	1913 г.		1918 г.	
	Вѣсъ.	Стоимость.	Вѣсъ.	Стоимость.
Въ Соед. Штаты	77,3%	73,8%	41,0%	40,0%
» Англію	14,0%	18,0%	8,7%	10,4%
» Японію	3,2%	3,9%	46,4%	46,1%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Вывозъ монгольской шерсти. Монголія является главнымъ райономъ Китая, доставляющимъ шерсть для экспорта; остальная шерсть идетъ изъ провинцій Кансу и Сычуана. Монгольская шерсть по своему качеству стоитъ значительно ниже не только мериносовой—австралійской, но и шерсти изъ другихъ государствъ, и на міровомъ рынкѣ котируется въ категоріи ковровой шерсти, самой дешовой изъ рода штофной шерсти, занимая и въ этой категоріи низшее мѣсто. Тѣмъ не менѣе, спросъ на нее существовалъ постоянно, такъ какъ на фабрикахъ ее примѣшиваютъ въ извѣстномъ процентномъ отношеніи къ лучшей штофной шерсти, для основы, при выдѣлкѣ грубыхъ и среднихъ суконъ; главнымъ образомъ, она примѣняется для выработки ковровъ. Покупателями монгольской шерсти, до войны, были Германія, Соединенные Штаты, Россія и, въ небольшихъ количествахъ, Англія. Первый толчокъ къ вывозу монгольской шерсти дала Америка, требованія которой въ 1908 году настолько повысились, что Пекинъ-Калганская жел. дорога построена была, главнымъ образомъ, для перевозки шерсти въ Тяньцзинъ.

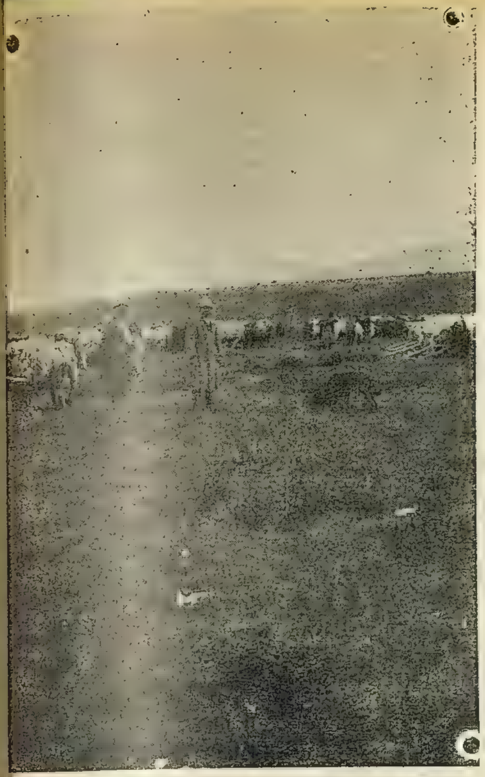
Изъ Монголіи шерсть вывозится въ двухъ главныхъ направленіяхъ; одно изъ нихъ ведетъ черезъ Калганъ на Тяньцзинъ, другое—на К. В. жел. дорогу. Сравнительное значеніе обоихъ направленій показываетъ слѣдующая таблица:

Вывезено шерсти (пудовъ):

	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.
Черезъ Тяньцзинъ .	821.066	913.452	1.111.258	912.178	720.446	1.024.571	1.033.688	337.916	1.563.630
» К. В. ж. д. .	38.832	46.316	79.296	21.374	75.132	46.004	70,121	58.999	57.032

Такимъ образомъ, въ общемъ итогѣ, черезъ Китайскую Восточную желѣзную дорогу было вывезено лишь 5,5% (493.125 пуд.) количества шерсти, вывезенной черезъ Тяньцзинъ (8.438.204 пуда).

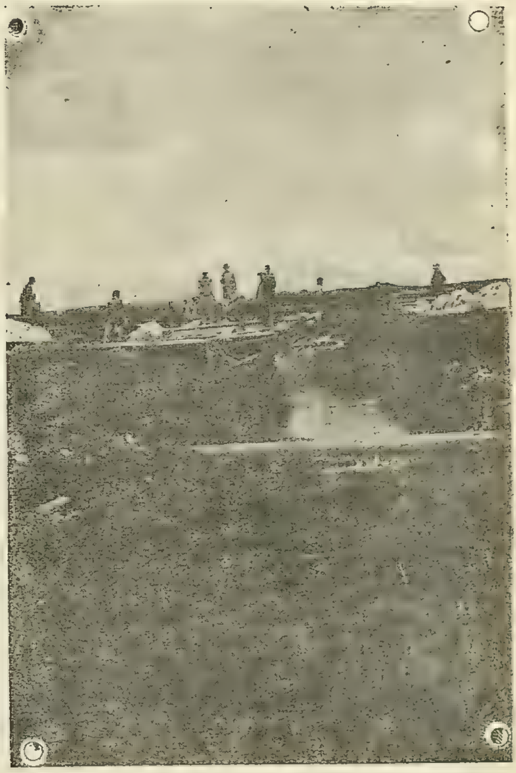
Районы закупокъ шерсти и организація торговли. Районами закупокъ шерсти для коммерсантовъ полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дороги служатъ тѣ же хошуны Барги и Халхи, что и для закупки овецъ. Радіусъ торговаго вліянія станцій Хайларъ и Маньчжурія на рынки сбыта шерсти невеликъ—150—250 верстъ отъ линіи дороги и рѣдко 300—350 верстъ (Цзунъ-Уцзумчинъ

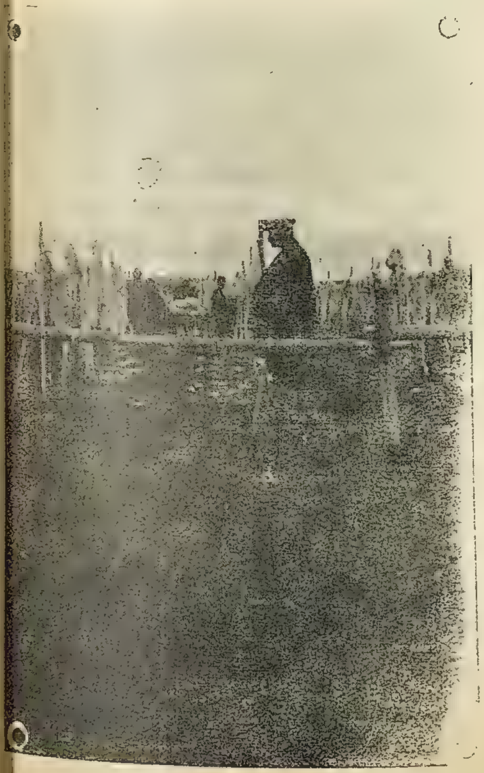


Подвозъ шерсти къ шерстомойкѣ въ Монголіи хошунъ Ванъ-Куре.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

Мойка шерсти въ хошунѣ Ванъ-Куре.
(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).





Сушка мытой шерсти въ хошунѣ Ванъ-Куре.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскагс).

хошуны). Рынками лучшей шерсти считается у мѣстныхъ коммерсантовъ Барга, гдѣ населеніе болѣе зажиточно, и районы рѣкъ Оршуна, Халхи, Кэрулэна и Мергель. Вблизи рѣкъ шерсть считается лучшей только потому, что овцы, благодаря обмываніямъ при водопоѣ, чище; у зажиточнаго же населенія шерсть лучше, подъ вліяніемъ лучшихъ условій ухода и выпаса.

Однако, вслѣдствіе близости этихъ районовъ къ рынкамъ сбыта, здѣсь приходится считаться, помимо болѣе высокаго уровня цѣнъ, благодаря большей освѣдомленности населенія о спросѣ, также и съ ухищреніями монголовъ еще болѣе загрязнить шерсть передъ продажей, чтобы сдѣлать ее болѣе тяжеловѣсной. Обычно, при покупкѣ шерсти, сортировки не производится, и покупатель слѣдитъ только за тѣмъ, чтобы въ ней было меньше песку; монголы же въ годы высокихъ цѣнъ на шерсть разстилаютъ шерсть на росѣ, вспрыскиваютъ водою и сахарятъ китайскимъ сахаромъ-леденцомъ съ послѣдующимъ посыпаніемъ пескомъ, который, при свертываніи шерсти, крѣпко пристаетъ къ ней и трудно отряхивается. Такая примѣсь не отмывается при холодной мойкѣ и удаляется только отщипываніемъ при сортировкѣ, значительно понижая цѣну шерсти.

Закупка шерсти у монголовъ обычно производилась товарообмѣномъ: далемба, мука III сорта, буда, чай, листовой табакъ, а въ послѣднее время и папиросы—наиболѣе ходкій товаръ для обмѣна на шерсть. За послѣдніе годы большинство скупщиковъ предпочитало вести закупки на серебро, что не требовало большихъ обозовъ и сопряжено было съ меньшимъ рискомъ. Да и сами монголы, вынуждаемые политическими событіями къ частой перемѣнѣ своихъ кочевьевъ, избѣгали запасаться на большой срокъ товарами и продуктами.

При нормальныхъ условіяхъ торговли, закупка шерсти ведется по большей части черезъ комиссіонеровъ-китайцевъ. Крупныя фирмы, снабдивъ въ мартѣ-апрѣлѣ мѣсяцахъ своихъ компрадоровъ задатками (иногда до 100%) и договорившись о количествѣ и продажныхъ цѣнахъ, отправляютъ для параллельной закупки и контроля цѣнъ по 3—5 палатокъ своихъ русскихъ довѣренныхъ. Товары для обмѣна китайцы заготовляютъ сами. Къ серединѣ іюня опредѣляются заготовительныя цѣны, и начинается торгъ съ компрадорами о сдаточныхъ цѣнахъ, и на эту ряду иногда уходитъ до мѣсяца. Обычный барышъ комиссіонеровъ составляетъ до 10% отъ покупки шерсти и до 30% на обмѣнѣ товара. Къ началу іюля сборъ шерсти начинаетъ подвозиться изъ ближайшихъ районовъ къ Хайлару, а къ концу августа вся доставка заканчивается. Подвозъ шерсти изъ Монголіи обычно производится на быкахъ, по 18 пудовъ на арбу, нанятыхъ въ мѣстахъ закупокъ, по цѣнѣ 25—40 коп. съ пуда, съ обязательствомъ собрать шерсть отъ продавцовъ. Никакой охраны въ пути не требуется, такъ какъ воровства нѣтъ; при въѣздѣ въ Хайларъ, фирмы встрѣчаютъ обозы, въ предупрежденіе возможной продажи шерсти мелкимъ скупщикамъ.

Обработка шерсти.

Въ поселкѣ Хайларъ возможна и первоначальная переработка экспортной шерсти *мойкой* на 7 шерстомойкахъ, принадлежащихъ европейскимъ фирмамъ:

Якоби-Зоргаинъ (теперь Смирновъ), Стукенъ, Луи-Зальмъ, Бидерманъ, Кузнецовъ, Акчуринъ, Трилингъ. Всѣ шерстомойки устроены на берегу р. Элинъголъ (1—2 версты отъ поселка), одинаково примитивно: на изгибахъ рѣки, вдоль плотовъ, сдѣланы въ одинъ-два ряда корыта съ сѣтчатымъ дномъ. Одинъ или два ряда рабочихъ (до 16 человѣкъ) прополаскиваютъ въ корытахъ клочки шерсти, отщипываютъ и снова полощутъ, пока стекающая вода не будетъ чистой. Очень грязная шерсть перебрасывается въ чаны и 1—2 сутокъ отмокаетъ. Другая партія рабочихъ просушиваетъ отмытую шерсть—руно—на проволокахъ, натянутыхъ рядами на кольяхъ, а «клочокъ» (не рунная шерсть) —просто на землѣ. При тщательной мойкѣ, каковая требовалась у германскихъ фирмъ, 120 рабочихъ могли промыть въ день до 500 пудовъ шерсти, а для просушки этого количества требовалось 20 рабочихъ. Такая мойка давала выходъ мытой шерсти въ 62% (24½ ф.), и фирма гарантировала своей маркой, что при паровой фабричной мойкѣ эта шерсть не дастъ болѣе 8% грязи.

При менѣе тщательной мойкѣ производительность рабочихъ значительно повышалась, но и выходъ чистой шерсти соотвѣтственно поднимался до 28 ф. и даже до 30 фунтовъ изъ пуда (70—75%). Такая мойка не удовлетворяетъ фирмы, занятыя экспортомъ шерсти на міровые рынки сбыта; поэтому онѣ предпочитаютъ скупать грязную шерсть, ограничиваясь вытрясываніемъ изъ нея песку при пріемкѣ, а промывку производятъ на своихъ паровыхъ шерстомойкахъ въ Тяньцзинѣ и Шанхаѣ. При пріемкахъ грязной шерсти продавецъ и покупатель обычно выбираютъ изъ обоза по двѣ телѣги; покупатель тщательно перетрясаетъ шерсть, и, по разницѣ въ вѣсѣ до и послѣ вытрясыванія, опредѣляется процентъ угара (грязи), и устанавливается соотвѣтствующая скидка въ вѣсѣ (2—5%). Вторичнымъ вытрясываніемъ шерсти передъ упаковкой удаляется еще 3—5% грязи. Отсутствіе паровыхъ шерстомоекъ заставляетъ перевозить громадный процентъ грязи, такъ какъ при горячей мойкѣ въ Тяньцзинѣ выходъ чистой шерсти только въ 52% считается нормальнымъ.

При каждой шерстомойкѣ въ Хайларѣ построенъ сарай для склада шерсти, сортировки, прессовки и упаковки.

Сезонъ мойки начинается съ началомъ подвоза изъ Монголіи и заканчивается съ наступленіемъ шуги.

Работаютъ на хайларскихъ шерстомойкахъ исключительно китайцы; нанимаютъ ихъ обычно поденно, при чемъ плата въ послѣдній сезонъ колебалась отъ 70 до 80 к. въ сутки. Рѣже сдаютъ мойку шерсти сдѣльно по 50 к. съ пуда изъ расчета: мойка 15 коп., сушка 15 коп., сортировка 20 коп.

Въ поселкѣ Маньчжурія шерстомоекъ нѣтъ, и поступающую туда шерсть скупщики обычно продаютъ владѣльцамъ хайларскихъ шерстомоекъ, или вывозятъ въ грязномъ видѣ, ограничиваясь при сортировкѣ, передъ упаковкой, вытрясываніемъ изъ нея грязи ручнымъ способомъ.

По существующимъ правиламъ ветеринарно-санитарнаго надзора Кит. Вост. жел. дор., вывозъ немытой шерсти въ предѣлы Россіи допускается только послѣ дезинфекціи. Для этой цѣли, на средства Управленія Кит. Вост. жел. дор., въ поселкахъ Хайларъ и Маньчжурія построены пароформалиновыя *дезинфекціонныя камеры*, за производство дезинфекціи въ которыхъ взыскивается по 20 коп. съ пуда. Для экспорта въ Южно-Маньчжурскомъ направленіи обязательной дезинфекціи не требуется, и таковая производится только по желанію отправителей.

Упаковка какъ грязной, такъ и мытой шерсти на станціяхъ отправленія производится прессованіемъ, ручными прессами, въ холщевые тюки—по 9—11 пудовъ вѣса (грязную тюкуютъ до 12½ пуд.) съ обвязкой проволокой. Вѣсъ нагрузки вагона—45 тюковъ, 400 пудовъ. Поступающая въ Тяньцзинъ и Шанхай грязная шерсть тамъ же, послѣ паровой мойки, прессуется гидравлическимъ способомъ въ пудо-футъ, по условіямъ океанскаго тоннажа. Размѣръ прессованнаго тюка—40 куб. футовъ (кубическая тонна), вѣситъ 14,8 п. (4 пикуля), благодаря чему размѣръ первоначальныхъ тюковъ сокращается въ 3½ раза. При вывозѣ мытой шерсти, отсутствіе гидравлическихъ прессовъ въ ближайшихъ портахъ—Владивостокѣ и Дайренѣ—вызываетъ необходимость завозить шерсть для перетюковки въ Тяньцзинъ или въ Кобе; но это неудобство вскорѣ должно отпасть, такъ какъ частные предприниматели теперь организуютъ прессованіе гидравлическимъ способомъ въ Хайларѣ. Осуществленіе этихъ предположеній неизбѣжно должно вызвать и улучшеніе сортировки шерсти передъ тюковкой и поднять этимъ ея качество. Помимо этого, подготовка шерсти къ заграничному экспорту на станціяхъ погрузки поможетъ отвлеченію части грузовъ шерсти отъ гужевого транспорта на Китайскую Восточную желѣзную дорогу.

Сортировка шерсти въ томъ смыслѣ, какъ это принято на крупныхъ шерстныхъ рынкахъ, т.-е. подраздѣленія руна по качеству классовъ овцы и качеству шерсти, здѣсь нѣтъ. Нѣтъ и классификаціи шерсти по тонинѣ, длинѣ и качеству волоса. При покупкѣ нѣкоторыя фирмы различаютъ сорта: мягкій, средній и грубый; но при отправкахъ сортируютъ шерсть только по цвѣту на бѣлую и цвѣтную, при чемъ для данныхъ районовъ нормальными считаются отношенія: бѣлой шерсти 82%, сѣрой 16% и черной 2%. Въ послѣдніе годы, съ переселеніемъ въ Монголію забайкальскихъ бурятъ и казаковъ со своими скотоводческими хозяйствами, процентъ цвѣтной шерсти увеличился до 30-ти. Въ покупкѣ цвѣтная шерсть цѣнится на 20—25% дешевле бѣлой. На мѣстныхъ рынкахъ закупокъ, помимо шерсти, снятой стрижкой съ живыхъ овецъ, попадаетъ и шерсть, снятая съ овчинъ. При этомъ стригутъ не только овчины, поступающія съ боенъ (мѣстное названіе «*бойновая*»), но и снятыя въ Монголіи съ павшихъ овецъ—такъ-называемая «шалага». Стрижка бойновой овчины даетъ въ среднемъ до 2¾—3 фунта грязной шерсти со штуки, а выходъ изъ нея чистой, при мойкѣ, доходитъ до 70—75%. Сортировка шалаги, при средней партіи въ 60% крупныхъ и 40% мелкихъ шкуръ, даетъ отъ 1 до 1½ фунт. шерсти со штуки. Волосъ шалаги мертвый, короткій, свѣтлый, твердый и сухой, легко ломается и совсѣмъ не принимаетъ окраску. Этотъ волосъ шалаги сильно ухудшаетъ качество мѣстной шерсти, такъ какъ примѣсь его, особенно въ годы суровыхъ снѣжныхъ зимъ въ Монголіи, съ большой вслѣдствіе этого смертностью среди овецъ, достигаетъ значительнаго процента. Встрѣчающееся на мѣстныхъ рынкахъ названіе шерсти «поярка» совершенно неправильно придаютъ шерсти осенней сортировки, когда, какъ выше было отмѣчено, стригутъ только взрослыхъ барановъ. Поэтому настоящей поярки (шерсти ягнятъ) здѣсь нѣтъ.

Цѣны на шерсть.

Заготовительныя цѣны на шерсть въ Монголіи зависятъ отъ отдаленности района закупокъ и спроса на шерсть. Для ближайшихъ, обычныхъ въ нормальныхъ условіяхъ торговли районовъ, среднюю цѣну можно принять въ 2 доллара за пудъ. По мѣрѣ отдаленія рынка закупокъ отъ линіи Кит. Вост. жел. дороги цѣны понижаются, примѣрно, до южныхъ хошуновъ Селингольскаго сейма (мѣстность Банди-да-гегенъ въ хошунѣ Цзунъ-Абага), откуда, далѣе на югъ—къ Калгану, снова повышаются.

Сокращеніе вывоза шерсти въ 1920 году и значительные запасы, скопившіеся, вслѣдствіе этого, въ Хайларѣ и Маньчжуріи (до 70,000 пуд.), на-ряду съ тяжелыми условіями кредита за послѣднее время и политическимъ положеніемъ въ Монголіи, заставляли коммерсантовъ воздерживаться въ сезонъ 1921 года отъ новыхъ закупокъ шерсти, вслѣдствіе чего подвозъ значительно сократился, и цѣны рѣзко падали. Не видя покупателя, монголы сами повезли шерсть къ линіи жел. дороги, и здѣсь установилась цѣна отъ 1 долл. 50 цент. до 2 долл., небывалая и въ довоенное время заставившая монголовъ во многихъ районахъ совершенно отказаться отъ стрижки своихъ овецъ. До войны въ Хайларѣ нормальной цѣной грязной шерсти считалось 3 руб.—3 руб. 50 коп. за пудъ, а для мытой на 75—100% дороже. Тяжелыя условія кредита послѣдняго времени во многихъ банкахъ выдававшаго краткосрочныя ссуды подъ шерсть изъ 24% годовыхъ, при 8—10% и болѣе комиссіонныхъ и проч. расходовъ,—всего до 34—36%, вмѣсто 8—12% довоеннаго времени, вынуждали хайларскихъ коммерсантовъ реализовать свои запасы скорѣе, вслѣдствіе чего сдѣлки на грязную шерсть, съ появленіемъ покупателя въ началѣ сезона, начались съ 2 долл.—2 долл. 20 ц. и дошли только до 2 долл. 60 цент. за пудъ. Увеличеніе спроса на шерсть со второй половины года—въ сезонъ мойки—вызвало ростъ цѣнъ на мытую шерсть, и послѣднія сдѣлки на нее дошли до 7 долл. за пудъ, т.-е. значительно выше, чѣмъ въ прежніе годы, по сравненію съ грязной (въ 3½ раза).

Калькуляція себѣстоимости въ пунктахъ отправки въ послѣдній сезонъ (1921 г.) выражалась въ китайскихъ долларахъ: а) для грязной шерсти: заготовительная стоимость въ Хайларѣ и Маньчжуріи 2 д.—2 д. 30 ц., прессовка, упаковка и тара—25 ц., ветеринарный и поселковый сборы—10 к.; китайскіе сборы пошлина 3⅔% и акцизный сборъ—11% съ оцѣнки въ 2 р. за пудъ, подвозка и погрузка—5 цент., итого—3 долл. 04 цент.; б) для мытой—заготовительная стоимость—2 долл.—2 долл. 30 ц,. аренда мойки—10 цент., мойка, сушка, сортировка—50 цент., прессовка, упаковка, тара—25 цент., ветеринарный и поселковые сборы—10 цент., китайская пошлина и акцизный налогъ—88 ц., администрація—25 цент., подвозка и погрузка—5 цент., итого—4 долл. 13 ц. расходъ и потеря при мойкѣ (такъ-называемый рядовой выходъ) 62%—1 д. 20 ц. Всего себѣстимость 5 д. 33 ц.

Перевозки шерсти по Кит. Вост. жел дор.

Общее количество и направленіе перевозокъ шерсти по Кит. Вост. жел. дор. показываетъ слѣдующая таблица:

Перевезено шерсти (въ пудахъ):

Годы.	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ на			Ввозъ съ			Транзитъ съ		ВСЕГО.
		Уссурійск. ж. д.	Забайкальск. ж. д.	Южно-Маньчжурск ж. д.	Уссурійск. ж. д.	Забайкальск. ж. д.	Южно-Маньчжурс. ж. д.	Уссур. на Заб. ж. д.	Забайкальск на Уссурійск. жел. дор.	
1913	7.893.	2	37.927	903	14	325	366	—	779	48.209
1914	2.702.	6.106	32.706	7.504	—	271	52	—	6.858	56.199
1915	21.314.	3.530	6.170	69.596	—	2.886	—	15.029	152.849	271.374
1916	24.782.	—	2.492	18.882	—	188	1	53.087	8.410	107.842
1917	34.577.	5.641	—	69.491	—	160	—	10.642	94.734	215.245
1918	34.205.	4.958	—	41.046	—	—	—	—	6.335	86.544
1919	22.711.	6.385	—	63.736	—	—	—	3.485	127.981	224.298
1920	35.766.	1.210	—	57.689	—	6.039	67	—	2.045	102.816
1921	10.582.	19	—	57.032	—	—	212	—	—	67.845

Отсюда ясно виденъ тотъ переломъ, который произошелъ въ отношеніи перевозки шерсти съ начала міровой войны. До войны, шерсть изъ Монголіи по Кит. Вост. жел. дор. вывозилась преимущественно въ западномъ направленіи, на порты Балтійскаго моря: Либаву, Ревель и Новый Портъ, чему благопріятствовали и спеціальные тарифы того времени. Съ 1915 года пріостановка работы балтійскихъ портовъ передаетъ преобладаніе южному направленію—черезъ Южно-Маньчжурскую жел. дорогу.

Съ другой стороны, экспортъ на югъ—на Тяньцзинъ и Шанхай, т.-е. тѣ ближайшіе порты, въ которыхъ имѣются вполнѣ оборудованныя приспособленія для очистки, прессовки и тюковки шерсти, былъ болѣе пріемлемымъ для тѣхъ фирмъ, которыя намѣревались реализовать туземную шерсть на заграничныхъ рынкахъ. Количество же монгольской шерсти, вывозимое изъ полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дор. на Эгершельдъ, было, какъ видно изъ таблицы, сравнительно незначительнымъ и постепенно шло на убыль. Но транзитныя перевозки шерсти съ Забайкальской дороги на Эгершельдъ, наоборотъ, въ нѣкоторые годы войны значительно возрастали, по сравненію съ довоеннымъ временемъ.

Это объясняется тѣмъ, что мѣстная шерсть закупалась преимущественно иностранными фирмами Тяньцзина и Шанхая, а транзитомъ проходила шерсть забайкальскихъ и прибайкальскихъ кооперативовъ для ликвидаціи черезъ кооперативныя объединенія Владивостока

Главными станціями отправленія шерсти являются Хайларъ и Маньчжурія, какъ центры товарообмѣна, съ тяготѣющими къ нимъ хошунами Монголіи: Барги и Халхи, и отчасти ст. Цицикаръ, гдѣ закупается шерсть у китайцевъ.

Цифры вывоза съ этихъ станцій за послѣднее десятилѣтіе показаны въ слѣдующихъ таблицахъ:

Со ст. Хайларъ отправлялось шерсти всякой:

	1912 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.
Всего пудовъ	22.368	27.313	27.387	49.036	15.344	68.331	32.795	32.428	45.571	38.717
Въ томъ числѣ на:										
Маньчжурію	708	—	295	7.321	—	—	—	—	—	—
Цицикаръ	—	12	7	8	—	—	11	—	4.518	—
Харбинскій узелъ	27	5	—	4.536	—	—	348	1.336	5.226	1.217
Уссурійскую дорогу	406	—	2.254	3.347	—	5.072	657	2.591	—	—
Забайкальскую дорогу	14.545	27.282	17.381	3.000	2.492	—	—	—	—	—
Южно-Маньчжурскую дорогу	6.612	—	7.410	30.824	12.852	63.259	26.638	28.455	30.634	37.411
Остальныя станціи К. В. ж. д.	70	14	40	—	—	—	5.141	46	5.193	89

Со станціи Маньчжурія:

	1912 г.	1913 г.	1914 г	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г
Всего пудовъ	3.327	14.268	17.966	35.298	19.115	28.860	30.138	28.028	23.693	21.827
Въ томъ числѣ на:										
Хайларъ	30	4.410	126	2.344	18.044	28.051	20.273	6.438	1.440	6.405
Цицикаръ	—	—	—	—	—	57	—	—	969	10
Харбинскій узелъ	—	—	3	—	—	397	591	13.678	9.349	614
Куаньченцзы	—	—	—	—	—	—	—	—	6.158	—
На Уссурійскую дорогу	—	—	3.827	183	—	355	—	—	—	—
На Южно-Маньчжурскую дорогу	—	—	—	30.441	1.071	—	9.274	7.912	5.777	14.771
На Забайкальскую дорогу	3.297	9.858	14.010	2.330	—	—	—	—	—	—
На остальныя станціи К. В. ж. д.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27

Со станціи Цицикаръ:

	1912 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.	1920 г	1921 г.
Всего пудовъ	1.804	1.416	1.171	2.973	2.200	712	2.525	93	1.452	246
Въ томъ числѣ на:										
Хайларъ	1.278	1.321	929	1.402	1.623	144	63	—	70	32
Харбинскій узелъ	—	—	—	380	577	541	2.145	93	85	214
Куаньченцзы	107	—	232	235	—	—	—	—	—	—
На Уссурійскую дорогу	400	—	—	—	—	19	—	—	—	—
На Южно-Маньчжурскую дорогу	19	—	—	956	—	—	317	—	1.294	—
На остальныя станціи К. В. ж. д.	—	95	10	—	—	8	—	—	3	—

Сокращеніе перевозокъ за 1921 годъ въ мѣстномъ сообщеніи находитъ объясненіе въ томъ, что главная фирма по скупкѣ шерсти, Вильямъ Форбсъ и К°, открыла свое отдѣленіе на ст. Маньчжурія и, скупивъ большую часть шерсти мѣстныхъ рынковъ, отправляла ее непосредственно въ Тяньцзинъ. Въ прежніе годы часть шерсти поступала въ Харбинъ и ликвидировалась для вывоза изъ харбинскихъ складовъ фирмъ.

Сопоставляя данныя вышеприведенныхъ таблицъ объ общей численности овецъ въ районахъ Монголіи, тяготѣющихъ къ западной линіи Кит. Вост. жел. дороги, съ цифрами вывоза шерсти съ главныхъ станцій отправокъ, можно видѣть, что *выходъ шерсти* на рынки сбыта желѣзнодорожнымъ путемъ пока невеликъ. Одна Барга и тяготѣющая къ Хайлару часть Халхи съ ихъ трехмилліоннымъ овцеводствомъ должны давать ежегодно болѣе 200.000 пуд. грязной шерсти. Сѣверные хошуны Селингольскаго сейма въ значительной степени богаче овцеводствомъ и Барги, и Халхи. Большая часть сбора шерсти уходитъ гужомъ на югъ. До сихъ поръ отправителями шерсти съ желѣзнодорожныхъ станцій были только европейскія фирмы, китайскія же предпочитаютъ гужевыя перевозки трактомъ Долонъ-норъ—Калганъ.

Стоимость перевозки 1 пуда шерсти по дѣйствующему тарифу, съ дополнительными сборами, составляетъ въ золотыхъ копѣйкахъ:

	До Харбина.	До Владивостока.	До Чанчуня.	До Дайрена.
Отъ Маньчжуріи	75,7	69,85	95,55	125,19
» Хайлара	61,6	68,85	81,35	110,99
» Цицикара	24,1	115,84	43,85	73,49
» Харбина	—	95,75	23,05	52,61

Перспективы рынка.

Что касается *перспективъ* рынка на шерсть, то таковыя могутъ быть названы благопріятными, по сравненію съ 1920 годомъ. Въ названномъ году, вслѣдствіе высокаго курса на серебро, съ одной стороны, а съ другой—вслѣдствіе разразившагося мірового экономическаго кризиса, захватившаго и текстильную промышленность, экспортъ шерсти изъ Китая упалъ болѣе чѣмъ въ три раза, а именно:

Вывезено шерсти изъ Китая.

	Всего пудовъ.	Въ томъ числѣ въ Соединенн. Штаты.	Общій ввозъ шерсти въ Соедин. Штаты.
1918 г.	1.353.460	846.890	1.924.750
1919 »	1.176.600	888.690	2.693.000
1920 »	383.690	249.150	996.650

Въ 1921 году цифра вывоза шерсти изъ Китая значительно увеличилась сравнительно съ 1920 годомъ. Дѣйствительно, міровая конъюнктура на шерсть становится довольно благопріятной. Впервые, послѣ продолжительнаго перерыва, текстильныя фабрики получили рядъ новыхъ заказовъ; запасы готовой мануфактуры приходятъ къ концу, а спросъ на нее постепенно возрастаетъ. Съ другой стороны, прекратилось пониженіе цѣнъ на шерсть на міровыхъ рынкахъ сбыта, и послѣднія не только остановились на опредѣленномъ уровнѣ, но, по послѣднимъ отчетамъ, имѣютъ тенденцію къ повышенію.

Послѣднее обстоятельство отчасти находитъ себѣ объясненіе въ рѣшеніи Англо-Австралійскаго Синдиката по реализаціи шерсти не допускать дальнѣйшаго пониженія ея расцѣнки и выпускать свои запасы на рынокъ съ большой осторожностью. Подъ вліяніемъ этого Синдиката, австралійское правительство запретило вывозъ шерсти, расцѣниваемой ниже восьми пенсовъ за англійскій фунтъ (что равняется сейчасъ цѣнѣ 8 енъ за пудъ), чтобы удержать въ странѣ дешовые сорта шерсти.

Затѣмъ укрѣпленіе расцѣнки шерсти вызвано большимъ спросомъ на шерсть со стороны европейскихъ континентальныхъ странъ—Франціи и Германіи; послѣдняя уже закупила въ Южной Америкѣ значительныя партіи. Наконецъ, выступленіе Японіи, предъявившей большой спросъ на шерсть и содѣйствовавшей этимъ укрѣпленію цѣнъ, обѣщаетъ расширеніе и этого ближайшаго къ Монголіи рынка сбыта. (За первые 6 мѣсяцевъ 1921 года ввозъ шерсти въ Японію, по предварительнымъ даннымъ,—около 950.000 пудовъ). Въ самое послѣднее время выяснилось стремленіе Японіи стать независимой отъ иностраннаго ввоза шерсти. Съ этой цѣлью Японія принимаетъ мѣры къ изученію монгольскаго овцеводства, къ улучшенію породы монгольскихъ овецъ, къ приспособленію своихъ фабрикъ къ монгольской шерсти и учрежденію новыхъ фабрикъ для обработки шерсти не только въ самой Японіи, но и въ Маньчжуріи (ст. Сыпингай Юж.-М. ж. д.). Что же касается Америки, то, независимо отъ ея настоящаго спроса на монгольскую шерсть для выдѣлки ковровъ, важно учесть рѣшеніе американской шерстяной промышленности, въ лицѣ крупнѣйшей фирмы Американъ Вуленъ Компани, перенести часть своихъ промышленныхъ предпріятій на Дальній Востокъ, съ цѣлью использовать запасы сырья-шерсти и дешовыя рабочія руки Азіатскаго материка, а также для того, чтобы избѣгнуть высокихъ американскихъ налоговъ.

Въ виду отмѣченнаго интереса американцевъ, японцевъ и англичанъ къ монгольскому овцеводству, подъ напоромъ усиленнаго спроса на продукты животноводства со стороны рынка, можно надѣяться, что монгольское скотоводство и, въ частности, овцеводство выйдетъ изъ своего первобытнаго состоянія. Въ районахъ тяготѣнія къ Кит. Вост. жел. дор. въ Монголіи имѣются всѣ данныя, чтобы поставить овцеводство на болѣе раціональныхъ основаніяхъ; нужны только спеціальныя знанія и капиталъ. Монгольская овца, по отзывамъ спеціалистовъ, представляетъ собой удивительно благодарный матеріалъ для работы по развитію продуктивности во всѣхъ направленіяхъ. Повысить вѣсъ руна и качество шерсти монгольскихъ овецъ, поднять молочность и выработать спеціальный мясной типъ—очень легко, путемъ подбора и соотвѣтствующаго ухода и кормленія.

Торговля овчинами.

Скупкой бараньихъ шкуръ въ полосѣ отчужденія Китайской Восточной жел. дор. занимаются почти всѣ фирмы, занятыя скотопромышленностью. Главными рынками закупокъ овчины на экспортъ служатъ станціи крупныхъ экспортныхъ забоекъ барановъ—Маньчжурія, Хайларъ и Харбинъ, гдѣ поступаетъ въ продажу крупная, лучшая овчина съ боенъ, которая здѣсь называется *«бойновой»*. О количествѣ этого сорта овчинъ, поступающемъ въ пунктахъ убоя овецъ, даютъ представленіе приведенныя выше таблицы дѣятельности боенъ (стр. 250). Кромѣ бойновой овчины, въ поселки Хайларъ и Маньчжурія ежегодно поступаютъ во много разъ большія количества овчины, вывозимой изъ Монголіи. Среди этого сорта овчины большая часть снимается съ павшихъ животныхъ, такъ-называемой *«шалаги»*, такъ какъ организованной забойки барановъ въ Монголіи нѣтъ нигдѣ, кромѣ Урги, и убой на мясо, какъ выше отмѣчалось, примѣняется лишь въ видѣ исключенія. Большой притокъ такого рода сырья на рынокъ даютъ факторы, неблагопріятные для монгольскаго скотоводства: эпизоотіи, суровыя снѣжныя зимы, особенно съ весенними пургами и гололедицей, вызывающіе массовый падежъ овецъ въ Монголіи. Такого же происхожденія и вся поступающая на рынокъ мерлушка, такъ какъ убой ягнятъ на мѣстныхъ бойняхъ ничтоженъ, а монголы никогда не прирѣзываютъ на мясо молодыхъ животныхъ.

Козьихъ шкуръ изъ Монголіи, въ виду слабаго развитія этой отрасли животноводства, поступаетъ къ вывозу очень немного.

Общія цифры вывоза овчинъ и козлинъ (поштучно) съ главныхъ станцій отправленія за послѣдніе годы видны изъ слѣдующей таблицы (по даннымъ ветеринарно-санитарнаго надзора Кит. Вост. жел. дор.):

Вывезено шкуръ въ годы.	Маньчжурія			Хайларъ			Харбинъ			Англ. Пр. К°		Всего съ К. В. ж. д.	
	Овчинъ.	Мердушки.	Козлинъ.	Овчинъ.	Мердушки.	Козлинъ.	Овчинъ.	Мердушки.	Козлинъ.	Овчинъ.	Козлинъ.	Овчинъ и мерлушки.	Козлинъ.
1914	89.267	8.969	9.105	86.939	2.963	3.010	1.438	—	—			203.576	1.395
1915	139.044	2.342	10.340	111.032	5.700	1.975	2.945	—	40	—	—	378.198	1.602
1916	140.544	1.095	6.586	182.739	5.066	182	22.220	—	1.523	—		396.246	1.022
1917	130.856	233	2.063	124.576	—	1.900	2.100	—	200	—	—	275.600	4.082
1918	108.498	—	749	97.890	—	1.322	56.481	—	4.810	54 558	—	258.641	406.641
1919	68.282	—	445	65.192	750	250	62.837	—	—	68.837	—	198.879	1.210
1920	51.555	—	18.303	2.453	—	80	3.450	—	700	3.450	700	96.990	1.083

Въ 1921 г. было вывезено овчинъ и мерлушекъ—81.253 штуки и козлинъ—125 штукъ. Кромѣ того, изъ пунктовъ потребленія баранины китайскимъ населеніемъ во всей Хэйлунцзянской провинціи, по офиціальной китайской статистикѣ, поступаетъ овчинъ до 300.000 штукъ въ годъ.

Значеніе районовъ вліянія Кит. Вост. жел. дор. въ заграничномъ вывозѣ овчины видно изъ слѣдующей таблицы сравнительнаго вывоза съ главнымъ портомъ Китая—Тяньцзиномъ, по даннымъ китайской таможни (поштучно):

ГОДЫ.	Харбинъ.	Маньчжурія.	Итого К. В. ж. д.	Тяньцзинъ.	Всего.	% К. В. ж. д.
1912	11.327	135.278	146.005	477.076	623.681	23,5
1913	1.606	156.871	158.477	746.687	905.164	17.5
1914	6.482	138.783	145.265	421.641	566.906	25,6
1915	13.358	142.876	156.234	652.588	808.822	19,3
1916	4.748	121.245	125.993	1.038.568	1.164.561	10,8
1917	13.082	73.254	86.336	1.590.933	1.677.269	5,2
1918	10.476	6.012	16.488	926.764	943.252	1,8
1919	25.059	15.364	40.423	835.825	876.248	4.6

О качествѣ мѣстной овчины приходится повторять то же, что сказано было о качествѣ шерсти. Уступая во многомъ россійскимъ сортамъ и даже сибирской овчинѣ, мѣстныя бойновыя овчины, тѣмъ не менѣе, всегда имѣли сбытъ какъ на мѣстныхъ рынкахъ—на шубные заводы, такъ и на вывозъ—въ Америку и въ Россію (большія требованія предъявляло интендантство). Шалага закупается исключительно для стрижки, а остающійся послѣ снятія волоса *«голякъ»* вывозился ранѣе въ Россію на кожевенные заводы для выдѣлки подклеечныхъ матеріаловъ для дамской обуви или на обтяжку хомутовъ. Въ послѣдніе годы на этотъ товаръ явился спросъ изъ Японіи, скупающей голякъ, какъ для подклейки обуви, такъ и для поддѣлки дешовыхъ сортовъ шеврета.

Иностранныя мѣстныя фирмы скупаютъ овчину только для шерсти. Самая крупная изъ нихъ—Англійская Экспортная Продуктная Компанія, широко развернувшая свои операціи по закупкѣ сырья съ 1918 года, закупая овчины, здѣсь же въ Харбинѣ на своихъ заводахъ вытравливаетъ, особыми способами, съ нихъ шерсть и вывозитъ обработанный голякъ и сортированную шерсть въ Америку. Общій вывозъ голяка этой фирмой составлялъ:

въ 1918 г. . . . . 54.558 шт., въ 1919 г.—68.837 шт.

изъ нихъ бойновой со своей бойни 17.341 » » 1919 г.— 3.125 »

Другія иностранныя фирмы пересылаютъ овчины для переработки въ Тяньцзинъ.

Закупку въ Монголіи овчинъ производятъ тѣ же скотопромышленники, которые скупаютъ и другіе виды сырья, и тоже товарообмѣномъ. При нормальныхъ условіяхъ торговли, 1 кирпичъ чаю (цѣной въ 50 коп.) обмѣнивается на 1 хорошую осеннюю овчину, или 2 кирпича—на 3 овчины. Въ послѣднее время заготовительныя цѣны на овчину въ Монголію были на серебро за крупную осеннюю овчину 3—4 цина (ляновыхъ, до 40 коп.), а за палую—2—$2^1/_2$ цина (при курсѣ 1 долл.=7 цинъ). Въ Хайларѣ цѣна хорошей зимней бойновой овчины своей сушки обычно—1 р. 10 к.—1 р. 20 к.; монгольская крупная 1-й сортъ, осенняя—80 коп.; 2-й сортъ—мельче и съ пороками—40 к.; шалага 1-го сорта (крупная)—40 коп. и 2-й сортъ—по размѣру, безъ вѣса,—20 коп. Мерлушка—50—60 коп. Козлины—въ цѣнѣ хорошей овчины. Голякъ крупный 1-й сортъ—20 коп.; мелкій 2-й сортъ—10 коп.

Дли перепродажи на вывозъ, овчины сортируются по размѣру и вѣсу на сорта:

высшій сортъ—бойновыя, отъ $5^1/_2$ до 6 фун., тюкъ 100 шт. вѣс. 13—14 п.
монгольская временн. 1 с. отъ 4—$4^1/_2$ фун. тюкъ 100 шт. вѣс. 10—12 п.
» » 2 с. » 2—$2^1/_2$ » » 100 » » 5—$6^1/_2$ п.
Голякъ . . . . 6—9 п.

Мерлушкой иностранныя фирмы не интересуются, покупаютъ ее японцы для поддѣлки подъ каракуль.

Ввозъ овчины въ предѣлы Россіи допускался только послѣ дезинфекціи парами формалина въ хайларской или маньчжурской камерахъ, а вывозъ въ южномъ направленіи—свободенъ. Для ввоза въ Америку требуется удостовѣреніе мѣстнаго американскаго консула о благополучіи районовъ закупокъ по сибирской язвѣ. Для перевозокъ въ мѣстномъ и Южно-Маньчж. сообщеніи разрѣшается тюковка овчинъ шерстью внутрь и обвязка только веревкой. Для океанскихъ перевозокъ овчины тюкуются гидравлическимъ способомъ въ Тяньцзинѣ или Шанхаѣ.

Стоимость перевозки овчинъ съ главнѣйшихъ станцій отправленія по дѣйствующему тарифу составляетъ съ дополнительными сборами (въ зол. коп.):

ОТЪ / ДО	Харбина.	Цицикара.	Чанчуня.	Владивостока.
Маньчжуріи . . . . съ пуда	151,4	109,8	189,45	96,68
Хайлара . . . . » »	123,2	79,8	161,05	86,68
Цицикара . . . . » »	—	48.2	44,45	45,48
Харбина . . . . » »	48,2	—	86,05	60,18

Кромѣ стоимости перевозки, на овчины при вывозѣ ложатся слѣдующіе накладные расходы: ветеринарный осмотръ 2 коп. со штуки, поселковые сборы въ Маньчжуріи 5 коп., въ Хайларѣ—2 коп., китайская тамож. пошлина 3 цента и акцизный налогъ 9 центъ со штуки. Въ случаѣ производства дезинфекціи ветеринарный надзоръ дороги взыскиваетъ съ овчины 10 коп., съ мерлушки—6 коп. и съ голяка—4 коп. со штуки.

Къ погрузкѣ и перевозкамъ по Кит. Вост. жел. дор. шерсть допускается въ мѣшкахъ изъ крѣпкой ткани или въ другой прочной укупоркѣ (§ 21-й Прав. ж.-д. перевоз.), а овчины—въ пачкахъ отъ 3 до 9 пуд. вѣсомъ, увязанныхъ крестообразно цѣльными веревками съ наложеніемъ на узлахъ пломбъ отправителя. Къ вывозу въ Россію шерсть допускается только въ мытомъ видѣ, а овчины послѣ дезинфекціи въ пароформалиновыхъ камерахъ Кит. Вост. жел. дор. на ст. Хайларъ и Маньчжурія и послѣ дезинфекціи сулемой на другихъ станціяхъ. Въ Южно-Маньчжурскомъ направленіи вывозъ всякой шерсти и овчины свободенъ.

5. Лошади, ослы и мулы.

Во всѣхъ районахъ, тяготѣющихъ къ Кит. Вост. жел. дорогѣ, въ чистоземледѣльческихъ, въ чисто-скотоводческихъ и въ смѣшанныхъ, вездѣ однокопытныя составляютъ видную часть стада.

Порайонныя данныя свидѣтельствуютъ о значительной устойчивости доли однокопытныхъ въ стадѣ. Это видно изъ слѣдующей таблицы:

РАЙОНЫ.	Жителей на 1 кв. версту.	Лошадей, ословъ и муловъ (тысячъ)	% общаго стада.
Барга	0,29	525,4	24,2
Цицикарскій	2,6	53,7	24,8
Нижне-Сунгарійскій	13,8	107,4	33,5
Восточный	14,2	69,1	32,7
Бодунэскій	23,6	187,4	40,8
Аньдинскій	24,7	355,8	32,9
Харбинскій	57,7	229,0	31,9
Южный	87,7	351,4	26,3
Всего		1.879,2	28,8

Въ Монгольскихъ степяхъ нѣтъ ни ословъ, ни муловъ. Лошади здѣсь служатъ исключительно для передвиженія. Безъ заботъ и затратъ множатся табуны на привольѣ естественныхъ пасбищъ.

Въ районахъ земледѣльческихъ однокопытныя появляются въ качествѣ рабочей силы при обработкѣ полей и при перевозкѣ грузовъ. Въ переходныхъ зонахъ лошади работаютъ на-ряду съ быками. Въ зонахъ интенсивнаго земледѣлія лошади вытѣсняютъ быковъ, все болѣе дѣля работу съ ослами и мулами.

Діаграмма № 26 показываетъ, какъ увеличивается по направленію къ югу количество однокопытныхъ, приходящихся на единицу посѣвной площади.

Особо значительная густота лошадей въ центрѣ объясняется отчасти чрезвычайнымъ развитіемъ за послѣднее время гужевыхъ перевозокъ изъ центральныхъ районовъ.

Численность лошадей въ Монголіи учету не поддается. Недовѣріе монголовъ къ этого рода подсчетамъ, страхъ, что въ результатѣ получится увеличеніе «албы»—сбора повинностей, заставляютъ владѣльцевъ скрывать истинную цифру своихъ скотоводческихъ богатствъ и показывать значительно меньшую, зная, что провѣрить составъ табуна нѣтъ возможности.

Въ Баргѣ китайская административная статистика (за 1918 г.) насчитываетъ:

375,400 взрослыхъ лошадей и
150,000 молодняка.

Для Халхи послѣднія данныя офиціальной статистики (перепись 1918 г.) опредѣляютъ общее количество лошадей въ 1.150.511 головъ.

Для сеймовъ Внутренней Монголіи не имѣется никакихъ статистическихъ данныхъ, но, по мнѣнію коммерсантовъ, интересующихся закупкой лошадей, Селингольскій сеймъ значительно богаче лошадьми, чѣмъ Халха и Барга. Въ Чжоудаскомъ сеймѣ пасутся большіе табуны. На территоріи сѣверныхъ провинцій офиціальная статистика (отчетъ Министерства Земледѣлія и Торговли) насчитываетъ:

	Лошадей.	Ословъ.	Всего однокопытныхъ.
Въ Хэйлунцзянской провинціи	905.977	41.523	947.500
» Гиринской »	716.008	184.060	900.068

Изъ общаго количества лошадей, имѣющихся въ Китаѣ (около $4^{1}/_{2}$ милліоновъ), болѣе трети приходится на сѣверныя провинціи Маньчжуріи.

Однокопытныя земледѣльческихъ районовъ.

Лошади земледѣльческихъ районовъ по экстерьеру мало отличаются отъ монгольскихъ. Это и не удивительно, такъ какъ комплектованіе ихъ идетъ исключительно изъ Монголіи.

Условія стойловаго содержанія ослабляютъ выносливость лошади, не прибавляя замѣтно силы. Этимъ объясняется высокій процентъ пополненія, который ежегодно требуютъ земледѣльческіе районы.

Содержаніе и уходъ. Основнымъ *кормомъ* въ районахъ стойлового содержанія лошади служитъ чумизная рѣзка, къ которой прибавляютъ или гаолянъ, въ видѣ зеренъ, или какой-либо жмыхъ. Кормовыя нормы при усиленной работѣ—6 фунт. гаоляна, или 3—4 фунта жмыха и чумизной рѣзки вволю; при умѣренной работѣ—гаоляна 3—4 фунта (жмыха не даютъ) и чумизной рѣзки до насыщенія. Въ сутки 2—3 дачи корма.

Жеребцовъ, въ виду ихъ строптивости, китайцы избѣгаютъ держать въ хозяйствѣ; поэтому молоднякъ—самцы кастрируются почти поголовно. Иногда на цѣлую деревню не находится ни одного производителя, и кобылицы остаются поголовно холостыми (одно изъ обстоятельствъ малочисленности лошадей). Пріученіе къ работѣ начинается съ 2—2½ лѣтъ; лошадь работаетъ до глубокой старости и, когда совершенно отказывается работать, ее продаютъ на убой.

Цѣня больше другихъ *аллюровъ* иноходь, китайцы очень искусно пріучаютъ къ этому аллюру лошадей съ ранняго возраста. Связавъ попарно ноги одной стороны особыми путами, которыя позволяютъ лошади дѣлать мелкій шагъ, но не иначе, какъ съ одновременнымъ выбрасываніемъ ногъ одной стороны, пріучаютъ животное ходить такъ сначала безъ сѣдока. Послѣ долгихъ упражненій, когда лошадь окончательно привыкнетъ къ поперемѣнному выбрасыванію то правыхъ, то лѣвыхъ ногъ, принимаетъ участіе въ упражненіяхъ и сѣдокъ; затѣмъ начинаются упражненія безъ пута.

Разведеніе муловъ. Изъ другихъ однокопытныхъ въ районахъ стойловаго скотоводства необходимо остановиться на описаніи мѣстныхъ муловъ, такъ какъ мулъ въ Китаѣ является излюбленнымъ рабочимъ животнымъ, а также и потому, что одинъ изъ главныхъ районовъ мулоразведенія—Гиринская провинція—входитъ въ сферу экономическаго вліянія Кит. Вост. жел. дороги.

Мулъ за свою кротость, выносливость въ работѣ и нетребовательность къ уходу и корму пользуется вездѣ въ Китаѣ симпатіями. Всякій китаецъ-хозяинъ стремится пріобрѣсти мула, потому что онъ прекрасно ходитъ въ арбѣ, въ плугѣ и подъ вьюкомъ. Послѣдняя война показала и русскихъ преимущества этого животнаго передъ лошадью въ обозахъ и артиллеріи.

Высокая цѣнность мула въ хозяйствѣ обусловливается тѣмъ, что онъ соединяетъ въ себѣ достоинства обоихъ своихъ родителей. Его нетребовательность, спокойный и увѣренный шагъ—наслѣдіе отца; сила же и крѣпость —даръ матери. По пригодности къ работѣ, муловъ раздѣляютъ на вьючныхъ и упряжныхъ. Различіе въ экстерьерѣ этихъ категорій то же, что и у лошадей упряжного и верхового типа. Но мягкіе *аллюры* у муловъ вырабатываются очень рѣдко, рысь ихъ не имѣетъ эластичности и для всадника весьма неудобна, еще хуже галопъ; лучшій аллюръ мула—шагъ, просторный съ медленнымъ темпомъ.

Обычнымъ кормомъ для муловъ служатъ: сѣчка изъ чумизной соломы, смоченная водой, посыпанная и перемѣшанная съ отрубями; въ качествѣ концентрированныхъ кормовъ даются гаолянъ и черные бобы. Послѣдніе передъ кормленіемъ варятъ въ котлахъ съ водой и остужаютъ. Кормовыя нормы: 8 фунтовъ гаоляна, 3 фун. бобовъ, 3 фун. отрубей и 10 фун. чумизной соломы въ сутки на 4 дачи.

Торговля мулами производится на любомъ базарѣ или ярмаркѣ, которыя въ Гиринской провинціи устраиваются чуть не въ каждомъ селѣ въ извѣстный день недѣли, и въ городахъ Куаньченцзы, Гиринѣ и Лучуанѣ. Послѣдній городокъ, верстахъ въ 80 отъ Куаньченцзы, является самымъ крупнымъ рынкомъ лучшихъ экземпляровъ. Въ самомъ городѣ и его окрестностяхъ насчитывается до 150.000 муловъ. Цѣны муловъ колеблятся, въ зависимости отъ роста и возраста, отъ 70 до 150 долларовъ. Наиболѣе цѣнятся мулы въ возрастѣ отъ 4 до 8 лѣтъ; верховыя качества повышаютъ цѣнность муловъ. Китайцы-барышники при продажѣ прибѣгаютъ ко всякаго рода ухищреніямъ въ цѣляхъ обмана: выбиваютъ молодымъ муламъ молочные зубы, чтобы ускоорить ростъ постоянныхъ, выжигаютъ у старыхъ искусственныя на зубахъ луночки, чтобы скрыть возрастъ, но это продѣлывается такъ неискусно, что обнаружить поддѣлку очень легко; трещины копытъ заливаютъ саломъ, воскомъ или просто грязью; при истеченіи изъ носа запихиваютъ въ больную ноздрю кусокъ пакли; при хронической хромотѣ разминаютъ гоньбой за глазами покупателя, а слѣпыхъ и слабыхъ зрѣніемъ стараются такъ поставить передъ покупателемъ, чтобы порокъ не былъ замѣтенъ. Все это вполнѣ понятно, принимая во вниманіе высокую цѣнность и большой спросъ на муловъ.

Почти все, что сказано о мулахъ, нужно отнести и къ *лошакамъ*, т.-е. продукту скрещиванія ослицы съ жеребцомъ. Отъ матери лошакъ получаетъ невзрачную наружность, незначительный ростъ и длинные уши, а отъ лошади—болѣе тонкую и длинную голову, округлость формъ тѣла, хвостъ, покрытый волосами, и звонкое ржаніе; отъ матери же онъ наслѣдуетъ, помимо внѣшности, также и вялость. Разводятся лошаки въ Китаѣ въ значительно меньшемъ количествѣ, чѣмъ мулы; очевидно, ихъ популярности мѣшаютъ меньшіе по сравненію съ муломъ ростъ и выносливость и большія затрудненія при случкѣ.

Табунное коневодство кочевниковъ.

Послѣ овцеводства, первое мѣсто въ Монголіи изъ отраслей животноводства занимаетъ коневодство. По свидѣтельству китайцевъ, лошадь была приручена монголами за 6000 лѣтъ до настоящаго времени. Проводя на конѣ большую часть своей жизни, монголы относятся къ лошади болѣе любовно и цѣнятъ ее выше другихъ видовъ домашнихъ животныхъ, такъ какъ, помимо цѣлей передвиженія (исключительно верхомъ), она идетъ и на убой—въ пищу, доставляетъ кумысъ и является предметомъ сбыта.

Экстерьеръ. По типу монгольскую лошадь нужно отнести къ верховымъ. При небольшомъ ростѣ—1 арш. 12—14 вершковъ, она имѣетъ умѣренную часто горбоносую голову, хорошо развитую грудь, короткую шею, хорошую прямую спину съ развитой почечной частью, крѣпкія ноги съ твердыми копытами и типично низкую пятку, особенно ярко выраженную на заднихъ ногахъ.

Въ районахъ Монголіи, тяготѣющихъ къ полосѣ отчужденія К. В. ж. д., можно различить три группы лошадей. Первый, обычный типъ, распространенный въ Баргѣ,—простая лошадь съ короткой, горбоносой головой, тяжелой шеей, низкимъ передомъ, толстыми, обросшими ногами,—довольно грубая и некрасивая. Вторая—болѣе крупная лошадь съ широкой грудью, болѣе легкой шеей, большимъ плечомъ и низкими ногами съ короткой бабкой. Третья—облагороженная лошадь, вѣроятно результатъ подбора производителей съ давнихъ временъ, встрѣчается въ табунахъ богатыхъ монголовъ. При ростѣ до 2 аршинъ 2 вершковъ эта лошадь имѣетъ небольшую красивую голову съ большими глазами и широкими ноздрями, легкую шею, прямую спину, округлый задъ и сухія, правильныя ноги. При ея нарядности, благодаря пропорціональности и гармоничности склада и развитію мускулатуры, она отличается и легкостью въ движеніяхъ, и выносливостью.

Аллюры монгольской лошади: шагъ свободный и производительный, мягкая рысь, легкій и эластичный галопъ и любимый аллюръ монголовъ—иноходь, дающій покойное и уравновѣшенное движеніе. По распространенной среди монголовъ легендѣ, иноходцы происходятъ отъ любимаго коня Чингисъ-Хана, духъ котораго до сихъ поръ воплощается въ иноходцахъ.

Содержаніе и уходъ. Монгольская лошадь, какъ и другіе виды домашнихъ животныхъ, у номадовъ круглый годъ содержится на подножномъ корму. Не говоря уже о зерновомъ кормѣ, котораго нигдѣ въ Монголіи нѣтъ, нигдѣ въ монгольскихъ хозяйствахъ нѣтъ и дачи сѣна, такъ какъ сѣнокошеніе, по ученію ламаистовъ, считается грѣхомъ. Запасшись силами, отдохнувъ и поправившись на питательныхъ выпасахъ за лѣтній періодъ, остальную часть года монголка довольствуется ветошью, а въ снѣжныя зимы и весеннія гололедицы должна добывать себѣ кормъ изъ-подъ снѣга. Въ результатѣ такой борьбы за существованіе слабыя особи вымираютъ, а уцѣлѣвшія закаливаются. Получается крѣпкая, выносливая и неприхотливая порода, способная противостоять суровому климату степной зимы, съ ея снѣжными буранами. Не имѣя никакой искусственной защиты отъ стужи и снѣжныхъ бурь, предоставленные самимъ себѣ, табуны ищутъ защиты въ падяхъ и обрывахъ и согрѣваются собственной теплотой, сбиваясь въ кучу.

Вѣроятно, слѣдствіемъ такого содержанія является строптивость, пугливость, нервозность и своенравный характеръ монголки. Далеко не всѣхъ лошадей удается пріучить къ запряжкѣ; сѣсть же верхомъ она позволяетъ только хозяину, да и то не сразу, а послѣ пріученія, для чего европейскій костюмъ нужно замѣнить монгольскимъ халатомъ и садиться обязательно съ лѣвой стороны, иначе монголка кусаетъ и бьетъ, какъ передомъ, такъ и задней ногой, легко вынося ее впередъ. Однако, привыкнувъ къ хозяину, монгольская лошадь становится добронравной и послушной.

Въ томъ же суровомъ режимѣ воспитывается и молоднякъ. Главный огулъ происходитъ съ апрѣля до августа, и періодъ жеребости совпадаетъ со временемъ зимняго голоданія. *Случка* вездѣ, конечно, вольная; возрастъ для спариванія 2—3 года. Рожденные ранней весной жеребята остаются въ морозныя весеннія ночи подъ открытымъ небомъ.

Кастрація жеребятъ (какъ и другихъ животныхъ) носитъ характеръ религіознаго торжества, производится повсемѣстно въ одно время (въ маѣ) особыми спеціалистами и обставляется вездѣ съ присущей монголамъ неряшливостью. Послѣ кастраціи запрещается владѣльцу въ теченіе четырехъ дней дарить, продавать и даже выносить что-либо изъ юрты.

Объѣзжать жеребятъ начинаютъ съ двухлѣтняго возраста, при чемъ каждый владѣлецъ старается за лѣто объѣздить всѣхъ жеребятъ, чтобы къ осени, какъ говорятъ монголы, «выбить ихъ изъ тѣла».

Имѣя задачей увеличеніе численности табуна, монголы мало заботятся о качествахъ приплода; выборъ производителей происходитъ не по экстерьеру, а по масти, счастливой для даннаго хозяйства, при чемъ счастливую масть опредѣляютъ не сами владѣльцы, а какой-нибудь чтимый лама. Вслѣдствіе этого племеннымъ матеріаломъ могутъ стать производители со всякими недостатками и пороками, а скрещиваніе не выходитъ изъ предѣловъ одного табуна. Родственное разведеніе, плохое питаніе и содержаніе молодняка, ранняя половая дѣятельность приплода и ранняя эксплоатація несформировавшихся еще жеребятъ, конечно, приносятъ мало пользы монгольскому коневодству.

Заразныя болѣзни причиняютъ коневодству въ Монголіи сравнительно небольшой ущербъ. Сапъ, повидимому, не имѣетъ большого распространенія среди монгольскихъ лошадей, а сибирская язва хотя и встрѣчается въ годы

Монгольскіе иноходцы въ хошунѣ Уцзумчинъ передъ скачками.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

Монгольскія лошади изъ табуна Шабинскаго вѣдомства.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

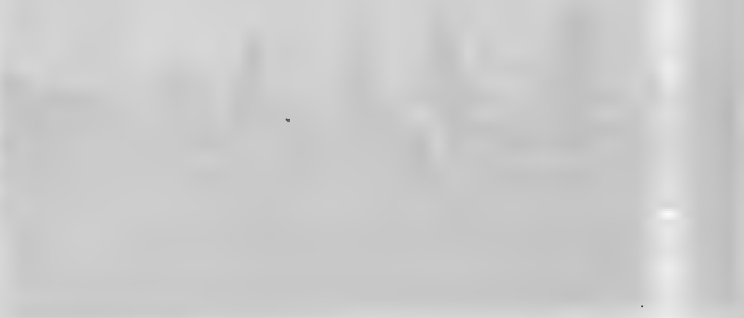
Верблюды Шабинскаго вѣдомства.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

Монгольскій якъ-сарлыкъ.

(Изъ коллекцій А. С. Мещерскаго).

[illegible]



[illegible]

[illegible]

[illegible]

дождливаго лѣта, но большихъ районовъ не охватываетъ и носитъ характеръ спорадическихъ заболѣваній. Чесотка и бѣшенство на лошадяхъ также встрѣчаются очень рѣдко. Изъ заразныхъ болѣзней бросается въ глаза значительный процентъ запаленныхъ лошадей (эмфизема легкихъ), что находитъ себѣ объясненіе въ любви монгола къ быстрымъ аллюрамъ и увлеченіи скачками. Каждая ярмарка, религіозныя торжества и всякаго рода съѣзды монголовъ всегда сопровождаются соревнованіемъ владѣльцевъ на скорость своихъ бѣгунцовъ и иноходцевъ, при чемъ ни размѣръ дистанціи, ни срокъ пробѣга не устанавливаются, и совершенно не соизмѣряются сила и скорость участвующихъ въ скачкѣ лошадей.

Много способствуетъ распространенію этой болѣзни и оригинальный способъ выполненія почтовой повинности въ Монголіи, такъ-называемая «уртонская ѣзда». Каждый чиновникъ имѣетъ открытый листъ (дзара) на право полученія лошадей на почтовыхъ станціяхъ (уртоны), въ количествѣ 2—3 для верховой ѣзды и 6—8—12 и болѣе заразъ для телѣгъ. Вмѣсто упряжки къ оглоблямъ экипажа привязываютъ поперечную палку, концы которой прижимаютъ къ ленчику сѣдла два верховыхъ монгола и, не считаясь съ грузомъ, сѣдоками и дорогой, несутся вскачь, на ходу смѣняя заводныя пары. Такая ѣзда, особенно знатныхъ чиновниковъ, проѣзжающихъ съ большой свитой, можетъ надорвать сразу всѣхъ взятыхъ лошадей на перегонѣ въ 30 верстъ, и къ концу года весь лошадиный составъ уртона обычно болѣетъ запаломъ, а станція передается другому владѣльцу. Болѣзни копытъ, несмотря на слабость пятки, характерную для монголки, сравнительно рѣдки. И лѣтомъ, и зимой монгольская лошадь ходитъ безъ подковъ и одинаково легко переноситъ и мягкій песчаный грунтъ, и каменистыя почвы.

Рынки закупокъ лошадей и рынки сбыта.

Монгольская лошадь по ея слабосилію, малому росту и дикости нрава не можетъ разсчитывать на сбытъ на внѣшнихъ рынкахъ. Даже въ смежныя съ Китаемъ области Россіи монголки поступали всегда лишь въ ничтожномъ количествѣ; какъ рабочая сила для русскихъ переселенцевъ въ Приамурьѣ онѣ мало подходили. Единственнымъ покупателемъ ихъ были кавалерійскія части (особенно во время войны). Въ районахъ, тяготѣющихъ къ Хайлару, лучшимъ рынкомъ закупки лошадей считаются сѣверные хошуны Селингольскаго сейма —Цзунъ и Барунъ Узумчины, а въ сферѣ вліянія поселка Маньчжуріи—хошуны Халхи—Сансарай-Дорчжи и Сайтъ-Далай-ванъ. Изъ пунктовъ массоваго скопленія лошадей главное значеніе въ этихъ районахъ имѣетъ Ганьчжурская ярмарка, описаніе которой дано будетъ ниже. Эта ярмарка является единственной для всей Барги и восточной Монголіи и привлекаетъ продавцовъ лошадей и другихъ видовъ скота изъ самыхъ отдаленныхъ хошуновъ района.

Китайскіе коммерсанты полосы отчужденія К. В. ж. д., являющіеся главными скупщиками лошадей на монгольскомъ рынкѣ, ведутъ закупки повсемѣстно въ Монголіи и снабжаютъ ими земледѣльческіе района какъ Маньчжуріи, такъ и Застѣннаго Китая. Установить цифры выгона лошадей изъ районовъ торговаго вліянія станцій Маньчжурія—Хайларъ, за послѣдніе годы, затруднительно. Въ до-военное время изъ Барги, по отчетамъ россійскихъ консуловъ, выгонялось въ сѣверномъ направленіи въ Амурскую область отъ одной до семи тысячъ головъ, а въ южномъ—во Внутренній Китай—сто и нѣсколько болѣе тысячъ головъ. Въ текущемъ году только въ Маньчжурію прослѣдовало гономъ черезъ перевалъ Хингана, вдоль полотна Кит. Вост. ж. д., до 20,000 головъ лошадей.

Заготовительныя цѣны для средней монгольской лошади колеблются отъ 20 до 40 долларовъ, въ зависимости отъ разстоянія рынка закупокъ отъ линіи Кит. Вост. жел. дор., возрастая для лучшей лошади до 50—60 долларовъ. Особо рѣзвые иноходцы расцѣниваются въ 300 и болѣе долл., а побѣдители на скачкахъ доходятъ до 700—800 долл. и пріобрѣтаются ради тщеславія князьями и богатыми ламами или чиновниками. Можно признать какъ правило, что монголъ не продастъ въ частныя руки хорошую любимую лошадь, стараясь продать старыхъ или съ пороками и наружными поврежденіями. Но способовъ обмана покупателей, широко практикующихся всѣми другими народами въ торговлѣ лошадьми, у номада нѣтъ, и если монголъ къ этому прибѣгаетъ, то столь наивно, что обманъ легко обнаружить и не спеціалистамъ.

Главный спросъ на монгольскую лошадь поступаетъ изъ уѣздовъ Хэйлунцзянской провинціи, гдѣ пока невелико примѣненіе, въ качествѣ рабочей силы, земледѣльцами другихъ видовъ однокопытныхъ: муловъ, лошаковъ и ословъ. Значительно развившееся за послѣдніе годы гужевое движеніе во всѣхъ направленіяхъ Маньчжуріи, при способахъ запряжки въ китайскія арбы и по состоянію гужевыхъ трактовъ, особенно въ періодъ дождей, вызываетъ необходимость обновленія конскаго состава въ значительныхъ процентахъ ежегодно, и также повышаетъ спросъ на монгольскую лошадь, такъ какъ другихъ рынковъ для пополненія убыли нѣтъ. Зачаточное состояніе коневодства въ Маньчжуріи вынуждаетъ пополнять изъ Монголіи конскій составъ и извознаго, легкового и ломового, промысловъ, замѣтно развивающихся въ послѣднее время съ ростомъ городовъ Сѣверной Маньчжуріи. Въ послѣднее время большой спросъ на монгольскую лошадь предъявляетъ и военное вѣдомство Китая для расквартированныхъ въ Мукденской провинціи кавалерійскихъ лошадей.

Заготовка и распредѣленіе лошадей на всѣхъ этихъ рынкахъ сбыта ведется черезъ китайскія посредническія торговыя фирмы въ городахъ Фуцзядянѣ, Цицикарѣ и Куаньченцзахъ. Они даютъ порученія своимъ комиссіонерамъ на ст. Маньчжуріяи Хайларъ скупать ранней весной изнуренныхъ зимней голодовкой, а потому и болѣе дешовыхъ лошадей, и, подкормивъ ихъ къ началу сельско-хозяйственныхъ работъ, распродаютъ черезъ своихъ агентовъ въ районахъ спроса. Военное вѣдомство, помимо закупки черезъ конторы, ведетъ и самостоятельно заготовку въ Монголіи ремонтными комиссіями.

Перспективы будущаго для монгольскаго коневодства могутъ стать благопріятными только съ поднятіемъ уровня культуры коренного населенія страны. Въ Монголіи богатство, независимость и общественное положеніе опредѣляется только численностью табуновъ, и, пока увеличенію количества животныхъ ничто не препятствуетъ, номаду и въ голову не приходитъ обращать вниманіе на качества животныхъ, такъ какъ большимъ количествомъ малопродуктныхъ животныхъ удовлетворяются всѣ несложныя его потребности. Объ уходѣ и кормленіи онъ мало заботится, предоставляя это природѣ.

Между тѣмъ, при малѣйшемъ улучшеніи ухода и надлежащемъ вниманіи, въ особенности въ зимнее время, монголка можетъ стать лошадью вполнѣ пригодной для всякой работы въ Маньчжуріи. Ея устойчивость въ борьбѣ за существованіе, вслѣдствіе суровой школы воспитанія, прочность скелета, сравнительная пропорціональность склада и хорошая нога, могутъ дать, при скрещиваніи съ рослымъ производителемъ, крѣпкаго, выносливаго, строевого коня и рабочую лошадь. Поучителенъ въ этомъ отношеніи примѣръ забайкальцевъ, выработавшихъ изъ монголки верховую и артиллерійскую лошадь для мѣстныхъ войскъ, съ удивительной выносливостью и хорошей рысью или иноходью, вполнѣ пригодную и для удовлетворенія потребностей сельскаго населенія.

Въ районахъ вліянія К. В. ж. д. также есть попытки улучшенія монгольской лошади, и туземное населеніе не только къ этимъ опытамъ присматривается, но, понемногу, и подражаетъ, интересуясь пока увеличеніемъ роста. Китайское правительство уже давно оцѣнило выносливость и неприхотливость монгольской лошади и въ цѣляхъ снабженія арміи хорошими лошадьми пытается улучшить монгольское коневодство примѣсью свѣжей крови отъ болѣе рослыхъ производителей, выписанныхъ изъ Германіи, Франціи и Англіи.

Перевозка лошадей по К. В. ж. д.

Роль Китайской Восточной желѣзной дороги въ перевозкахъ лошадей къ рынкамъ сбыта до послѣдняго момента была не велика, что объясняется чрезмѣрно высокими ставками желѣзнодорожнаго тарифа, дѣйствовавшаго до осени 1921 года.

Въ общемъ числѣ перевозокъ домашнихъ животныхъ по Кит. Вост. ж. д. за послѣднія десять лѣтъ перевозки лошадей все время занимали послѣднее мѣсто. Главная масса перевозокъ приходилась на мѣстное сообщеніе, а обороты съ другими дорогами выражались въ совершенно ничтожныхъ цифрахъ. Главными станціями отправленія были и остаются станціи Маньчжурія и Хайларъ, какъ центры скотоводческихъ районовъ въ полосѣ отчужденія дороги, а станціями прибытія—Цицикаръ (передаточный пунктъ на Благовѣщенскъ), Куаньченцзы и Харбинскій узелъ, какъ рынки сбыта. Распредѣленіе перевозокъ между станціями мѣстнаго сообщенія видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Всего перевезено лошадей (головъ):	5.248	4.720	4.157	2.449	1.686	1.076	3.016	7.052	4.150	2 570
Въ томъ числѣ отправлено со ст. Хайларъ	421	250	294	566	904	6 170	1.236	1 584	985	643
» » » » » Маньчжурія	548	363	138	164	205	2.549	276	719	1.120	258
Прибыло на ст. Цицикаръ	1.337	1.013	605	157	118	750	94	646	226	59
» » » Куаньченцзы	127	52	8	26	55	1.208	155	984	363	913
» » » Харбинск. узелъ	1 549	649	880	676	1.054	5.984	1.497	1.923	2.034	702
Вывезено на Южно-Маньчжурскую ж. д.	—	—	—	—	89	1.320	183	1.339	505	73

Сокращеніе перевозки лошадей за послѣдніе годы объяснялось высотой желѣзнодорожнаго тарифа сравнительно со стоимостью гона, а также существовавшими затрудненіями по выѣзду покупщиковъ въ Монголію, вслѣдствіе политическихъ осложненій.

По правиламъ ветеринарно-санитарнаго надзора на К. В. ж. д. лошади, въ мѣстномъ сообщеніи, допускаются къ перевозкѣ безъ ветеринарныхъ свидѣтельствъ, удостовѣряющихъ состояніе ихъ здоровья, и только въ случаяхъ появленія на станціи отправленія эпизоотіи сибирской язвы требуется свидѣтельство врача. Для погрузки лошадей въ смежныя области Россіи — Забайкальскую, Амурскую и Приморскую, требуются свидѣтельства врача К. В. ж. д., но никакихъ сроковъ карантинной обсерваціи не установлено. Въ Южно-Маньчжурскомъ направленіи, какъ и въ мѣстномъ сообщеніи, перевозки лошадей безпрепятственны.

Ставки дѣйствующаго тарифа на перевозки лошадей въ мѣстномъ сообщеніи съ главнѣйшихъ станцій отправленія (съ дополнительными станціонными расходами) видны изъ слѣдующей таблицы:

От станціи. / До станціи.	ЦИЦИКАРЪ		ХАРБИНЪ		КУАНЬЧЕНЦЗЫ	
	1 ваг. норм. 10 г.		1 ваг. норм. 10 г.		1 ваг. норм. 10 г.	
	Рубли	Коп.	Рубли	Коп.	Рубли	Коп.
Маньчжурія	109	20	144	20	163	00
Хайларъ	84	00	120	40	149	40

Помимо стоимости провоза, перевозка лошадей по желѣзной дорогѣ вызываетъ слѣдующіе накладные расходы, считая на 1 вагонъ:

	Отъ ст. Маньчжурія				Отъ ст. Хайларъ			
	До Харбина		До Куаньчензцы		До Харбина		До Куаньчензцы	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Проѣздъ проводника по IV классу и обратно по III классу, билетъ	33	75	41	25	27	25	35	65
Содержаніе проводника и приспособленіе вагона	11	00	12	00	10	00	11	00
Нагрузка, выгрузка, кормъ и водопой въ пути	7	00	8	80	6	20	7	60
Ветеринарный и поселков. сборы по 1 р. съ головы	20	00	20	00	20	00	20	00
Китайскія пошлины	5,1% при оцѣнкѣ среднее въ 20 руб. за голову.							
Итого на 1 вагонъ (включая провозную плату):	225	95	254	85	193	85	213	65
Среднее на 1 голову	22	59	25	48	19	38	21	36

Доставка лошадей съ названныхъ станцій *гономъ* обходится несравненно дешевле, и можетъ, для табуна въ 200 головъ, въ среднемъ быть принята въ 6—8 рублей на голову отъ Маньчжуріи до Харбина и Куаньченцзы и нѣсколько дешевле отъ Хайлара. Но, представляя извѣстныя преимущества (дешевизна и возможность прокорма въ пути на безплатныхъ пастбищахъ), гонъ лошадей на ногахъ имѣетъ и существенныя неудобства. Прежде всего, продолжительность срока прогона—17—19 дней отъ Маньчжуріи до Харбина при быстромъ гонѣ, съ недостаточнымъ подкормомъ въ пути, и 24—28 дней нормальнаго гона, съ доставкой безъ «потери тѣла», являются большой задержкой въ оборотѣ капитала, при современныхъ тяжелыхъ условіяхъ кредита, и создаютъ рискъ отъ возможности измѣненія цѣнъ въ сторону пониженія, на рынкахъ сбыта. Затѣмъ выгодность гона во второй половинѣ лѣта, при наличіи богатства безплатныхъ пастбищъ по пути, совершенно отсутствуетъ зимой и весной, такъ какъ подкормъ на ветоши является недостаточнымъ, и приходится передъ продажей выправлять лошадей спеціальнымъ откормомъ. Главное же неудобство гона—рискъ нападенія хунхузовъ, для которыхъ хорошій табунъ всегда является приманкой. Это обстоятельство заставляетъ мелкихъ коммерсантовъ объединяться въ большія партіи, ради возможности отражать нападенія, и обходить опасные пункты. Но сформированіе большихъ табуновъ еще болѣе удлиняетъ срокъ въ оборотѣ капитала и, при пригонѣ на рынки сбыта, вызываетъ пониженіе цѣнъ, вслѣдствіе рѣзкаго увеличенія предложенія.

Всѣ эти обстоятельства даютъ надежду, что новыя пониженныя ставки дѣйствующаго тарифа отвлекутъ коммерсантовъ отъ пользованія гономъ при доставкѣ лошадей къ рынкамъ сбыта и побудятъ пользоваться болѣе быстрымъ способомъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ.

Продукты коневодства.

Убоя лошадей на мясо въ Монголіи нѣтъ. Хотя монголы охотно ѣдятъ конину, но прирѣзывать для этой цѣли свое любимое животное номадъ не станетъ, довольствуясь мясомъ павшихъ лошадей. Суровыя зимы, весенняя гололедица, старость животнаго и, въ малой степени, какъ выше отмѣчалось, заразныя болѣзни—отъ этого зависитъ мясное питаніе монголовъ, а съ нимъ и притокъ конскаго сырья на рынки.

Въ мѣстной торговлѣ изъ конскаго сырья имѣютъ значеніе: *шкуры* (съ взрослыхъ лошадей именуемыя «конскія» и съ молодыхъ—«жеребокъ»), *конскіе хвосты* и *гривы*.

Невозможно опредѣлить цифры общаго поступленія этого рода сырья на рынки, такъ какъ въ районахъ стойлового коневодства конскія шкуры частью расходятся на мѣстные китайскіе кустарные кожевенные заводы, частью вывозятся, какъ и волосъ, въ южномъ направленіи на Мукденъ гужомъ. Въ районахъ табуннаго коневодства большая часть шкуръ и волоса, закупаемыхъ китайскими коммерсантами, тоже вывозится гужомъ, въ направленіи на Калганъ, откуда и поступаетъ на главный рынокъ—въ Тяньцзинъ.

Вывозъ шкуръ (число штукъ) и волоса (пуды) для главныхъ пунктовъ отправокъ за послѣдніе годы, по свидѣтельствамъ ветеринарныхъ врачей Китайской Восточной жел. дор., выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Со ст. Маньчжурія.				Со ст. Хайларъ.				Со ст. Харбинъ				ВСЕГО.			
	Шкуръ конскихъ.	Жеребокъ.	Конск волос.		Шкуръ конскихъ.	Жеребокъ.	Конск. волос.		Шкуръ конскихъ.	Жеребокъ.	Конск. волос.		Шкуръ конскихъ.	Жеребокъ.	Конск. волос.	
			Хвостъ.	Грива.			Хвостъ.	Грива.			Хвостъ.	Грива.			Хвостъ.	Грива.
1914	12.611	4.429	256		5.733	566	249		59		240		18.385		799	
1915	19.753	4.708	1.024		10.409	2.800	590		1.460		3.614		37.360		5.328	
1916	15.450	5.115	1.969		19.489	2.608	614		11.944		17.998		43.541		20.154	
1917	7.096	1.916	734		8.955	3.083	229		1.608		—		47.125		11.567	
1918	6.976	580	1.093		3.081	159	345		6.112		9.670		18.752		11.642	
1919	8.235	—	1.243		7.343	381	85		3.630		5.885		20.750		1.409	
1920	1.259	7.925	270		3.442	684	116		16.140		7.164		29.324		7.783	

Въ 1921 году всего было отправлено изъ Сѣверной Маньчжуріи 16.460 шт. кожъ и 8.002 пуда волоса.

Центры скотоводческихъ районовъ линіи желѣзной дороги, Хайларъ и Маньчжурія, давали въ среднемъ за годъ 23.500 штукъ, Харбинъ вывозилъ не больше 16.000 штукъ.

Отправки конскаго сырья съ другихъ станцій Китайской Восточной желѣзной дороги совершенно ничтожны, равно какъ незначителенъ и вывозъ конскаго волоса въ Тяньцзинъ, производившійся до 1921 года почтовыми посылками (вслѣдствіе непомѣрно высокихъ ставокъ прежняго тарифа).

Рынкомъ закупокъ конскаго сырья являются города Маньчжуріи и вся Монголія. Заготовку въ Монголіи ведутъ тѣ же русскія и китайскія фирмы, которыя заняты скупкой и другого рода сырья; фирмы, работающія на экспортъ, скупаютъ волосъ и шкуры отъ первыхъ въ пунктахъ погрузки.

Заготовительныя цѣны въ Монголіи не превышаютъ 2 лянъ, или соотвѣтствующаго эквивалента, при товарообмѣнѣ, за лучшую «временную» зимнюю шкуру «съ приборомъ», т.-е. съ гривой и хвостомъ; средняя лѣтняя—отъ 1 до 1$^1/_2$ лянъ; весенняя шкура (послѣ падежей)—дешевле.

Въ Хайларѣ и Маньчжуріи среднія цѣны на конскія шкуры составляютъ до 3 долл. за лучшую временную безъ прибора; до 2 долл.—за лѣтнюю и до 1 доллара за жеребокъ. Хвостъ очищенный, безъ сурепицы, расцѣнивается отъ 16 до 19 долларовъ за пудъ (тюкованный), а грива, немытая,—4—5 руб. пудъ.

Для перепродажи экспортерамъ шкуры сортируются, по вѣсу и размѣру, на 2 категоріи: I-й сортъ отъ 15 до 16 фунтовъ и II-й сортъ до 12 фунтовъ (второго сорта принимаютъ обычно до 3% въ партіи).

Стоимость перевозки конскаго сырья отъ главнѣйшихъ станцій вывоза по дѣйствующему тарифу обходится съ пуда (съ доп. сборами):

Отъ станціи. / До станціи.	Харбинъ.		Куаньченцзы.		Пограничная.	
	Шкура.	Волосъ.	Шкура.	Волосъ.	Шкура.	Волосъ.
Маньчжурія	103,6	73,3	136,4	91,7	163,6	115,8
Харбинъ	83,6	59,2	116,4	77,5	143,6	101,7
Хайларъ	—	—	32,8	19,2	61,2	43,3

Накладные расходы по вывозу слагаются изъ слѣдующихъ сборовъ:

	ШКУРЫ.				ВОЛОСЪ.			
	Конскія.		Жеребокъ.		Хвостъ.		Грива.	
За ветеринарный осмотръ и пломбировку	4 коп.		2 коп.		20 коп.		6 коп.	
За дезинфекцію	20 коп.		10 коп.		50 коп.		20 коп.	
	Маньчжур.	Хайларъ.	Маньчжур.	Хайларъ.	Маньчжур.	Хайларъ.	Маньчжур.	Хайларъ.
Поселковый сборъ за экспортъ	15 к.	5 к.	3 к.	5 к.	50 к.	5 к.	25 к.	5 к.
Китайскіе оборы — таможенн. $3^{2}/_{3}$% съ оцѣнки	1 р. 25 к.		1 р. 25 к.		19 р.		6 р.	

Вывозъ сырья изъ полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дор. въ предѣлы Россіи разрѣшается только по свидѣтельствамъ ветеринарныхъ врачей, удостовѣряющихъ производство дезинфекціи для шкуръ въ спеціальныхъ пароформалиновыхъ камерахъ на станціяхъ Хайларъ и Маньчжурія, или вымачиваніемъ въ растворѣ сулемы 1 : 1000 въ чанахъ, устраиваемыхъ самими отправителями.

Конскій волосъ допускается къ вывозу въ мѣшкахъ изъ крѣпкой ткани или въ другой прочной укупоркѣ послѣ дезинфекціи формалиномъ. Для вывоза за границу дезинфекція въ полосѣ отчужденія не обязательна; но при отправкахъ черезъ Эгершельдъ требуется, чтобы продукты были заключены въ прочную укупорку, обезпечивающую грузъ отъ раструски въ пути.

Перегрузка этихъ продуктовъ во Владивостокѣ должна производиться безъ всякой сортировки, связанной съ переукупоркой. Адресуется такой грузъ «Владивостокъ—транспортная контора Кит. Вост. жел. дор.», и съ отправителя берется станціей отправленія подписка, что означенные продукты перевозятся для слѣдованія транзитомъ черезъ Приморскую область за границу.

Для ввоза въ Англію требуется официальное свидѣтельство о производствѣ дезинфекціи въ странѣ отправленія.

Для ввоза въ Америку, съ января 1917 г., требуется консульское удостовѣреніе, что районы вывоза благополучны по сибирской язвѣ, и дезинфекція 5% карболовой кислотой, или 2% хлористой извести, или 1 : 5000 растворомъ сулемы. Если консульскаго удостовѣренія не имѣется, то дезинфекція должна производиться погруженіемъ въ растворъ сулемы 1 : 1000 не менѣе 48 часовъ, или 1 : 5000 не менѣе 6 сутокъ, съ послѣдующимъ вымачиваніемъ еще 5 дней въ известковомъ растворѣ обычной крѣпости, примѣняемомъ для вытравливанія волосъ со шкуры.

Первоначальная сортировка конскаго сырья для экспорта и выполненіе ветеринарныхъ правилъ производится обычно въ Тяньцзинѣ. Изъ экспортеровъ Харбина пока только Англійская Продуктная Компанія ведетъ непосредственно торговлю всякаго рода сырьемъ съ Англіей и Америкой, имѣя соотвѣтствующія оборудованія для подготовки къ вывозу.

Конскія шкуры вывозятся послѣ удаленія волосъ; грива—безъ особой сортировки, только съ вытряхиваніемъ сора; хвосты, послѣ паровой мойки, сортируются по цвѣтамъ и длинѣ волоса (отъ 8 до 35 англійскихъ дюймовъ).

◆

VIII.

КРУПНЫЙ РОГАТЫЙ СКОТЪ.

1. Скотоводство и торговля скотомъ.

Численность скота.

Скотоводство въ собственномъ смыслѣ, или разведеніе крупнаго рогатаго скота въ районахъ, тяготѣющихъ къ полосѣ отчужденія Кит. Вост. ж. д., болѣе рѣзко различается на районы стойлового содержанія скота и пастбищной системы хозяйства. Первобытная форма хозяйства, основанная на заботахъ увеличеніи количественнаго состава стадъ и сохранившаяся въ районахъ западной линіи Кит. Вост. ж. д., за Хинганомъ—къ востоку, съ увеличеніемъ густоты населенія и интенсивности земледѣлія вытѣсняется системой стойлового хозяйства.

Плодородіе мѣстныхъ почвъ, наплывъ переселенцевъ изъ застѣннаго Китая и культурное вліяніе желѣзной дороги, обезпечившей сбытъ продуктовъ земледѣлія, вызвали расширеніе запашки и сдѣлали хлѣбопашество прибыльнѣе скотоводства. Съ другой стороны, съ возрастаніемъ населенія и ростомъ городовъ, продолжала возрастать и потребность въ мясѣ, какъ пищевомъ продуктѣ, не въ опредѣленный только сезонъ естественнаго откорма къ убою скота на пастбищахъ номадовъ (осень), а круглый годъ. Это обстоятельство, выразившееся въ повышеніи цѣнъ на пищевые продукты, побудило мѣстнаго хлѣбопашца отдѣлять изъ своей рабочей силы быковъ, особенно въ урожайные годы, для спеціальнаго откорма къ убою на мясо.

Однако, размѣры откорма настолько ограничены, что количества рогатаго скота, приходящіяся на единицу посѣвной площади, ничтожны въ районахъ интенсивнаго земледѣлія, сравнительно съ окраинами равнины.

По офиціальнымъ даннымъ, наличность рогатаго скота въ сѣверныхъ провинціяхъ Маньчжуріи опредѣляется слѣдующими цифрами: въ Хэйлунцзянской провинціи 298.973 головы, въ Гиринской—495.645.

Изъ районовъ Монголіи, тяготѣющихъ къ Кит. Вост. ж. д., болѣе или менѣе точныя данныя имѣются только для ближайшихъ къ линіи дороги аймаковъ и хошуновъ. Въ Халхѣ сфера торговаго вліянія Кит. Вост. ж. д. распространяется на весь Цеценхановскій аймакъ и на большую часть хошуновъ Тушетухановскаго аймака. Въ этихъ аймакахъ, по переписи Халхи 1918 года, числилось:

Въ Цеценхановскомъ аймакѣ—165.724 головы крупн. рогатаго скота.
› Тушетухановскомъ » —229.345 » » » ›

Въ Баргѣ, во всѣхъ хошунахъ, среднее количество скота должно быть принято въ 4,5 головы на душу. При общей численности монгольскаго населенія всей Барги въ 32.000 душъ общее количество крупнаго рогатаго скота въ Баргѣ составляетъ 150.000 головъ.

Для другихъ районовъ Монголіи имѣются гораздо менѣе точныя данныя, опредѣляющія количество рогатаго скота:

Въ Южномъ Горлосѣ (районъ, оставшійся въ сферѣ вліянія К. В. ж. д.)	50.000 головъ.
» бывшихъ хошунахъ Хорчинскаго аймака Чжеримскаго сейма:	
Туше-гунъ (Сѣ-гунъ)	29.000 »
Дорханъ-ванъ	55.000 »
Бо-ванъ	30.000 »
Чжасакту-ванъ, Бинту-ванъ, Тушету-гунъ	13.000 »
Чжоудаскій сеймъ	450.000 »
Селингольскій сеймъ	3.000.000 »

Общая численность крупнаго рогатаго скота для всѣхъ районовъ возможнаго тяготѣнія къ Кит. Вост. ж. д. опредѣляется около 5.000.000 головъ.

Изъ фонда земледѣльческихъ районовъ на рынки сбыта поступаетъ ежегодно не болѣе 10% (въ зависимости отъ урожая), преимущественно забракованные рабочіе волы и коровы, подготовляемые къ продажѣ спеціальнымъ откормомъ.

Распредѣленіе рогатаго скота по земледѣльческимъ районамъ, сообразно плотности населенія и интенсивности хозяйства, видно изъ слѣдующей таблицы (Діаграмма № 25):

РАЙОНЫ.	Населеніе на 1 кв. версту.	Рогатый скотъ въ тыс. гол.	Число головъ на 1 ш. посѣв.	% общаго состава стада.
Цицикарскій	2,6	55,6	10,5	25,6
Нижне-Сунгарійскій	13,8	78,8	6,2	24,6
Восточный	14,2	51,6	6,4	24,4
Бодунэскій	23,6	54,5	4,9	11,9
Аньдинскій	24,7	120,2	5,3	11,1
Харбинскій	57,7	71,5	5,3	10,0
Южный	87,7	53,8	4,0	4,0

Какъ видно изъ таблицы, число головъ на шанъ и доля рогатаго скота въ стадѣ съ удивительной правильностью убываетъ по мѣрѣ большей густоты населенія

№ 1. Монгольскій быкъ свѣтло-бурой масти.
Нижесредней упитанности.
(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

№ 2. Монгольскій быкъ бѣло-рыжей масти.
Средней упитанности.
(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

№ 3. Монгольская корова черной масти.
Средней упитанности.
(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

	Обмѣры въ сантиметрахъ.	№ 1.	№ 2.	№ 3.
Высота.	Въ холкѣ	151,5	136	115
	Въ срединѣ спины	145	133	114
	Въ крестцѣ	145	134	116
	У корня хвоста	139	128	106
	Глубина груди	103	100	82
Длина.	Туловища (пл.-лопат.—сѣд. буг.)	172	166	145
	Таза (макл.-сѣд. буг.)	59	56	43
Ширина.	Таза въ маклакахъ	57	58	35
	Въ вертлугахъ	45	33	17
	Въ плечѣ-лопаточн. сочл.	40	41	35
Голова.	Длина (носов. зерк. затылочн. греб.)	49	47	40
	Ширина въ надбровн. дугахъ	27	25	21
	Ширина лба	24	20	18
	Длина лба	32	28	24
Рога.	Обхватъ у корня	18	21	14
	Длина по больш. дугѣ	49	37	26
	Разстояніе между рогами	11	12	7
	Обхватъ въ подпругѣ	203	208	163
	Длина туловища лопат.-плеч. суст.—сѣдал. буг.	172	166	145
	Обхватъ скакат. сустава	39	37	32
	Обхватъ пясти	34	33	26
	Живой вѣсъ на вѣсахъ	27 п. 26 ф.	35 п.	18 п. 5 ф.
	Убойный вѣсъ	13 п. 10 ф.	17 п. 20 ф.	8 п. 33 ф.

Районы пастбищнаго скотоводства номадовъ.

Экстерьеръ монгольскаго крупнаго рогатаго скота можно характеризовать слѣдующими признаками. Масти у быковъ и коровъ, по преимуществу, темно-красныя, красно-пестрыя и тигровыя, рѣже черныя. Голова быка довольно большая, сухая, лобъ широкій; рога толстые, поставлены вверхъ; уши небольшія, шея короткая, толстая; грудь — хорошо развитая, глубокая и широкая съ округленными ребрами; подгрудокъ выдается за линію переднихъ ногъ, отвислость его небольшая; спина горизонтальная; брюхо умѣренное, ноги толстыя, ляжка довольно мясистая, кожа толстая съ длинной шерстью. У коровы голова небольшая, сухая, тонкіе рога, постановка ихъ какъ у быка, брюхо умѣренное, спина горизонтальная, тазъ слабо развитъ. Корова—*на ногахъ низкая*, хвостъ ея достигаетъ земли и заканчивается густымъ пучкомъ волосъ; кожа эластичная и довольно тонкая; вымя слабо развито и почти всегда обросшее шерстью, соски маленькіе—коническіе. *Молочная* производительность ничтожна—отъ 15 до 40 ведеръ, правда очень жирнаго молока (до 7%). Доятся коровы всегда съ телкомъ; въ случаѣ падежа теленка, доильщица-монголка пускается на хитрость и даетъ коровѣ передъ доеніемъ облизать чучело изъ шкурки павшаго телка, набитой шерстью или травой, или просто подкладываетъ свернутую шерстью вверхъ шкурку подъ морду матери. Этого въ большинствѣ случаевъ оказывается достаточнымъ, чтобы корова давала молоко.

Въ сыромъ видѣ молоко монголы въ пищу не употребляютъ, а приготовляютъ изъ него айролъ и бислыкъ (виды сыра), урма (пѣнки), тарыкъ (варенецъ), айрикъ (кумысъ) и масло. Снятое молоко перегоняютъ въ водку—«араки» и «тарса» (десятидневка).

Продуктивность монгольскаго быка, какъ *рабочаго*, вполнѣ удовлетворительна, такъ какъ суровая природа и условія содержанія, на-ряду съ сухостью климата и степными пастбищами благопріятствуютъ образованію крѣпкой и выносливой рабочей породы. Почти повсемѣстно въ Монголіи быки и коровы пріучены къ запряжкѣ и служатъ монголамъ для перевозки скарба при кочевкахъ и для передвиженія женщинъ и дѣтей верхомъ въ сѣдлѣ, а маленькихъ дѣтей въ корзинахъ, укрѣпленныхъ вьючно на бокахъ быка, или чаще коровы. Обычная нагрузка легкой двухколесной телѣги 18—20 пудовъ. Весь громадный въ Монголіи гужевой транспортъ происходитъ также на быкахъ (такъ-называемый «лугурской» скотъ), и только при перевозкахъ черезъ Гоби быки замѣняются верблюдами.

Мясная продуктивность монгольскаго быка очень хороша, вслѣдствіе его способности быстро нагуливать на подножномъ корму жиръ и мясо. Средній живой вѣсъ взрослыхъ быковъ 23 — 26 пуд. Нерѣдки экземпляры и на 27—28 пудовъ; единично встрѣчаются по 30—32 пуда. Живой вѣсъ коровы 12—16 пудовъ. Уже по вышеописаннымъ экстерьернымъ признакамъ можно судить о мясной продуктивности монгольскаго быка: толстая шея, глубокая и широкая грудь съ круглыми ребрами, выдающійся далеко за линію переднихъ ногъ подгрудокъ, горизонтальная спина и мясистыя ляжки являются признаками здоровой конституціи и способности къ использованію корма. Круглыя, лишенныя рѣзкихъ очертаній формы и сильное развитіе мускуловъ въ промежуткахъ между костями облегчаютъ равномѣрное распредѣленіе жира въ мышцѣ и обусловливаютъ способность къ быстрому откорму, какъ въ условіяхъ пастбищнаго, такъ и стойловаго содержанія.

Среднiй *убойный* вѣсъ и выходъ мяса, кожи и сала виденъ изъ слѣдующей таблицы контрольнаго убоя баргутскихъ быковъ въ перiодъ экспорта на Маньчжурской бойнѣ:

	Живой вѣсъ.		Выходъ мяса послѣ 4-час. охлажденiя.		Вѣсъ кожи.		Вѣсъ кишечн. сала грязн.		Вѣсъ. чист. сала.		$^0/_0{}^0/_0$-ное отношенiе мяса.
	Пуд.	Фун.	Пуд.	Фун.	Пуд.	Фун.	Пуд.	Фун.	Пуд.	Фун.	
1. Тигровый быкъ	24	32	13	33	1	28	—	$26\frac{1}{2}$	—	$24\frac{1}{2}$	55,76
2. Бѣлый »	26	32	14	36	1	31	—	$37\frac{1}{2}$	—	28	57,3
3. Чалый »	27	20	14	17	1	32	—	36	—	$26\frac{1}{2}$	52,45
4. Красный »	27	—	14	39	1	37	—	30	—	22	55,46
5. Красно-пестрый быкъ . .	26	—	13	38	1	34	—	$26\frac{1}{2}$	—	$13\frac{3}{4}$	58,12
	131	12	72	03	9	02	3	$36\frac{1}{2}$	2	$34\frac{3}{4}$	54,89

По вкусовымъ качествамъ мясо монгольскаго быка, какъ не знавшаго въ большинствѣ случаевъ ярма, отличается высокой цѣнностью, такъ какъ откладыванiе жира въ мышцѣ у него происходитъ въ формѣ отдѣльныхъ, едва замѣтныхъ частичекъ между волокнами, давая, такъ-называемую, *жировую пятнистость*, вслѣдствiе чего мышца становится болѣе нѣжной.

Содержанiе и уходъ для крупнаго рогатаго скота у монголовъ также просты, какъ и для другихъ видовъ домашнихъ животныхъ. Ни хлѣва, ни загона для защиты отъ зимнихъ272 бурановъ нигдѣ нѣтъ. Пастбища используются очень не экономно. Избравъ для лѣтняго стойбиша мѣста около воды и, начавъ съ вытравливанiя безъ разбора болѣе отдаленныхъ отъ юрты участковъ, монголъ къ зимѣ (ноябрь) перекочевываетъ въ пади и котловины, для защиты отъ вѣтровъ, и используетъ зимникъ уже съ разборомъ, предоставляя лошадямъ участки съ глубокимъ снѣжнымъ покровомъ, а другимъ видамъ—малоснѣжные районы, въ томъ же порядкѣ, т.-е начиная съ болѣе отдаленныхъ отъ юрты. О водопояхъ зимой у монгола заботы нѣтъ, такъ какъ снѣгъ замѣняетъ и скоту, и людямъ воду.

На пастьбу скотъ выгоняютъ безъ подраздѣленiя по полу и возрасту, вслѣдствiе чего часто забеременеваютъ годовыя телки. Случка всегда вольная, перiодъ стельности приходится на зиму, отелъ—на мартъ. Кастрацiя быковъ производится на второмъ году. Производителей на племя оставляютъ или по масти, любимой владѣльцемъ, или за малошерстность. Отсутствiе элементарныхъ зоотехническихъ прiемовъ въ разведенiи и уходѣ за крупнымъ рогатымъ скотомъ, родственное разведеніе и зимнія голодовки, конечно, неблагопріятно отражаются на скотѣ. Потеря въ вѣсѣ къ веснѣ достигаетъ нерѣдко 20—25%, и скотъ, особенно стельныя коровы, еле волочатъ ноги и шатаются отъ вѣтра. Но 2—3 мѣсяца откорма на солончаковыхъ и полынныхъ пастбищахъ не только возстанавливаютъ вѣсъ, но и даютъ значительный «нагулъ» мяса и жира, измѣняя видъ скота до неузнаваемости.

Средній составъ монгольскаго стада крупнаго рогатаго скота характеризуется матеріалами, собранныя первой переписью Халхи (1918 г.). По этимъ даннымъ можно установить слѣдующія процентныя отношенія средняго состава стадъ монголовъ, сравнительно со стадомъ забайкальскихъ бурятъ и нормальнымъ теоретическимъ составомъ стада въ условіяхъ экстенсивнаго скотоводства.

	Въ Халхѣ.	Въ забайкальск. бурятск. хоз.	Въ нормальн. экстенс. хоз.
Коровъ старше 3 лѣтъ . . .	45%	38%	55%
Быковъ и двухлѣтокъ . . .	32%	40%	30%
Однолѣтокъ	23%	22%	15%

Слѣдовательно, монгольское хозяйство по числу коровъ ближе, чѣмъ бурятское, подходитъ къ нормальному составу стада.

Годовая прибыль монгольскаго хозяйства въ Халхѣ составляетъ 33,3% по отношенію къ общей численности стада. Годовая убыль отъ холода, голода, волковъ и т. п., не считая эпизоотій, достигаетъ 22% общей численности стада и 66,6% къ численности годового прироста. Такимъ образомъ, за вычетомъ убыли, остается 11,3% къ общей численности стада, которые собственно и составляютъ ежегодный валовой доходъ хозяйства.

Въ Баргѣ строеніе стадъ нѣсколько иное: здѣсь и процентныя отношенія двухлѣтокъ (19%) къ однолѣткамъ (22%) болѣе сглаживаются, чѣмъ въ Халхѣ (17% : 23%), да и условія воспитанія молодняка, вслѣдствіе большей зажиточности населенія, нѣсколько лучше.

Нельзя не отмѣтить и поразительной разницы въ скотѣ халхасцевъ и баргутовъ, рѣзко бросающейся въ глаза. Первый скотъ—низкорослый, съ среднимъ убойнымъ вѣсомъ въ 9—12 пуд. для быка и 5—7 пуд. для коровы. Скотъ баргутовъ, а также изъ Уцзумчиновъ даетъ впечатлѣніе улучшеннаго—быкъ и корова по росту и по упитанности крупнѣе, что объясняется большей заботливостью баргута о скотѣ сравнительно съ халхасцемъ. Халхасецъ безпеченъ, лѣнивъ, хозяйство его мало интересуетъ; онъ съ большимъ удовольствіемъ пролеживаетъ у норы, выжидая тарабагана. Заботы о скотѣ ему совершенно чужды, и все хозяйство находится въ рукахъ женщинъ, которыхъ скотъ интересуетъ постольку, поскольку даетъ при естественныхъ условіяхъ молоко и шерсть. Но, въ общемъ, и о крупномъ рогатомъ скотѣ всѣхъ вообще районовъ Монголіи надо сказать, что если мы не замѣчаемъ у него рѣзко выраженнаго вырожденія, а, наоборотъ, находимъ въ немъ массу цѣнныхъ качествъ по мясной продуктивности,—это объясняется только удивительными естественными условіями.

Изъ заразныхъ болѣзней въ Монголіи главнымъ бичомъ скотоводства является *чума*—миль-зенъ-генъ, или въ разговорномъ языкѣ «мильза», «миланъ». Въ районахъ западной линіи Кит. Вост. желѣзной дороги чума держится уже лѣтъ 70—80.

По проповѣди духовенства Барги, разгнѣванные боги сначала посылали чуму съ правильными промежутками черезъ каждые три года, но за послѣднія 20—30 лѣтъ наказываютъ чумой уже по 3—4 раза въ годъ.

Леченія чумы у монголовъ нѣтъ. Уже давно ламы признали безсилье своей медицины въ борьбѣ съ этой болѣзнью и отъ лекарствъ и нашептываній перешли къ молитвамъ и жертвоприношеніямъ для умилостивленія бога «Цаганъ-Убугунъ». Въ началѣ эпизоотіи передъ бурханомъ этого бога въ юртѣ по 2—3 дня ставятъ въ маленькихъ тарелочкахъ: масло, пѣнки, творогъ и пережженную, спеціально жертвенную муку, «болсонъ-куриль». При болѣе сильномъ распространеніи болѣзни, еще недавно практиковалось пускать въ зараженное стадо бѣлаго быка, разукрашеннаго цвѣтными лентами. Если этотъ быкъ не заболѣвалъ, то оставался на всю жизнь посвященнымъ богу, т.-е. не могъ быть ни убитымъ, ни проданнымъ. За послѣдніе годы и этотъ способъ умилостивленія боговъ оставленъ монголами, такъ какъ возможность распространенія заразы черезъ священнаго быка не укрылась отъ нихъ и побудила перейти къ примѣненію карантинныхъ мѣръ и предохранительныхъ противочумныхъ прививокъ.

Противочумныя предохранительныя прививки получили распространеніе въ Монголіи съ 1910 года, когда Читинская противочумная станція, въ видахъ охраны пограничныхъ съ Монголіей районовъ Забайкалья отъ заноса чумы, впервые отправила въ Монголію спеціальныя экспедиціи ветеринарныхъ врачей. Въ задачи врачебныхъ отрядовъ входило прививать отъ чумы скотъ, закупаемый русскими скотопромышленниками въ мѣстахъ формированія гуртовъ и скотъ мѣстнаго монгольскаго населенія въ районахъ развитія эпизоотіи. Въ цѣлесообразности этой мѣры борьбы съ чумой монголы убѣдились скоро и съ перваго же года стали прививать свой скотъ въ десяткахъ тысячъ. Въ послѣдній годъ передъ войной, число экспедицій доведено было до 15, а общее количество привитаго въ Монголіи скота выразилось въ 358,000 головъ. Мобилизація ветеринарныхъ работниковъ Забайкальской области за время войны замѣтно ослабила дѣятельность Читинской станціи, но работа по прививкамъ монгольскаго скота продолжалась безъ перерывовъ и при послѣдовавшихъ политическихъ событіяхъ, хотя съ каждымъ годомъ въ меньшемъ размѣрѣ.

Ближайшіе къ линіи Кит. Вост. жел. дор. районы Барги съ 1913 года стали обслуживаться ветеринарной организаціей Управленія Кит. Вост. жел. дор., а въ послѣдніе годы и противочумными станціями частныхъ врачей.

Главной причиной распространенія чумной эпизоотіи въ Монголіи служитъ движеніе такъ-называемаго лугурскаго скота, т.-е. гужевой способъ перевозки товаровъ на быкахъ изъ Китая по Калганскому тракту въ Ургу и въ другихъ направленіяхъ и обратный вывозъ монгольскаго сырья. Громадные обозы лугурей, останавливаясь для отдыха на зараженныхъ пастбищахъ, или заражаясь отъ снятыхъ шкуръ павшихъ отъ чумы животныхъ, при перевозкѣ разносятъ заразу на большія разстоянія отъ мѣстъ первоначальнаго ея появленія и заражаютъ мѣстный скотъ при соприкосновеніи на выпасахъ, а также и трупами, зарываніе которыхъ не примѣняется погонщиками.

Этимъ же способомъ занесена въ Монголію изъ Китая и другая опасная болѣзнь крупнаго рогатаго скота—повальное воспаленіе легкихъ (чухлунъ). Въ ближайшіе къ линіи Кит. Вост. жел. дор. районы Монголіи эта болѣзнь проникла лѣтъ двадцать назадъ; мѣстные монголы еще не успѣли учесть того вреда, какой она можетъ наносить хозяйству и способствуютъ ея распространенію какъ своими перекочевками, такъ и продажей больныхъ животныхъ, или обмѣномъ на здоровыхъ.

Изъ другихъ болѣзней на крупномъ рогатомъ скотѣ монголы знаютъ сибирскую язву (дылю), встрѣчающуюся въ острой и молніеносной формахъ. Но большихъ опустошеній сибирская язва не причиняетъ и носитъ спорадическій характеръ.

Бѣшенство, несмотря на обиліе волковъ и собакъ, встрѣчается довольно рѣдко. *Чесотка* распространена преимущественно на дойныхъ коровахъ, что находитъ объясненіе въ переносѣ клеща доильщицами. Леченія названныхъ болѣзней у монголовъ нѣтъ. Ламы хотя и хвалятся своимъ умѣніемъ лечить чесотку, но сами для леченія всегда обращаются къ русскимъ—за препаратами европейской медицины.

Районы закупокъ мясного скота въ Монголіи и организація торговли.

Для заготовки монгольскаго скота русскіе скотопромышленники города Харбина и поселковъ при станціяхъ Хайларъ и Маньчжурія снаряжаютъ ежегодно, ранней весной, спеціальные отряды довѣренныхъ фирмъ, съ запасомъ ямбоваго серебра въ Монголію, для непосредственной закупки въ монгольскихъ хозяйствахъ. Къ срединѣ лѣта откормленный на выпасахъ степей Монголіи скотъ подгоняется къ станціямъ желѣзной дороги для перепродажи приморскимъ, амурскимъ и харбинскимъ мясопромышленникамъ, или остается на выпасахъ до зимней забойки на мѣстныхъ бойняхъ и отправки мясомъ въ тушахъ.

Районъ торговаго вліянія поселковъ Хайларъ и Маньчжурія тянется на югъ и юго-востокъ верстъ на 1,000 и болѣе, сокращаясь до 600 верстъ въ годы нормальнаго спроса на скотъ и удлинняясь до 1,200—1,500 верстъ въ годы увеличеннаго спроса (постройка Амурской желѣзной дороги, послѣдняя война).

Наиболѣе оживленныя и постоянныя торговыя сношенія хайларскіе скотопромышленники ведутъ съ хошунами Барги, богатой крупнымъ скотомъ, и съ хошунами Цзунъ (восточный) и Барунъ (западный) Уцзумчины Селингольскаго сейма Внутренней Монголіи, прилегающими съ востока къ Долоннорскому (Калганскому) тракту (350—600 верстъ) и очень богатыми какъ крупнымъ рогатымъ скотомъ, такъ и овцами и лошадьми.

Изъ болѣе мелкихъ хошуновъ Селингольскаго сейма къ югу, по тому же тракту надо отмѣтить Цзунъ-Абага, съ оживленнымъ пунктомъ закупокъ—ставкой и монастыремъ Бандита-гегенъ (въ просторѣчіи—Банди-гегенъ), Барунъ-Абага и хошунъ Дори-ганга,—бывшія государственныя земли китайскаго правительства, большая часть которыхъ занята пастбищами казеннаго монгольскаго скота*).

---

*) За поручительствомъ хошуна на этихъ пастбищахъ должно быть опредѣленное число головъ. Въ случаѣ недостачи, хошунъ обязанъ пополнить стадо; въ случаѣ прироста, избытокъ дѣлится между населеніемъ хошуна.

Далѣе къ югу—два крупныхъ хошуна Цзунъ и Барунъ Суниты богаты скотомъ не только въ количественномъ отношеніи, но славятся и по мяснымъ качествамъ своихъ быковъ, такъ какъ здѣшній скотъ, вслѣдствіе значительныхъ размѣровъ верблюдоводства, совершенно не знаетъ ярма и работъ, проводя все время на выпасахъ.

Еще далѣе къ юго-западу хошуны Уланъ-Цабскаго сейма: Дурбэнъ-хухэтъ, Му-Линганъ и Іекедзускій сеймъ (Ордосъ) также очень богаты рогатымъ скотомъ. Здѣшній скотъ болѣе мелкорослый, вслѣдствіе гобійскаго характера мѣстности, но зато и самый дешовый, въ виду отдаленности отъ рынка сбыта (1,200—1,500 верстъ). Эти районы являются предѣльными для торговаго вліянія скотопромышленниковъ ст. Маньчжурія и используются какъ рынки закупокъ лишь въ годы большого спроса на скотъ.

Обычно же скотопромышленники со ст. Маньчжурія работаютъ на югъ въ хошунахъ Халхи: Сань-бейсе (Ачиту-бейсе), Далай-ванъ, Эсту-бейсе, Ильденъ-ванъ и къ западу и юго-западу въ хошунахъ: Дожононъ-ванъ и Цеценъ-ванъ и другихъ Цеценхановскаго аймака, захватывая и въ Тушетухановскомъ аймакѣ восточные хошуны: Дарханъ-ванъ (г. Урга), Дайчинъ-бейсе, Мэргэнъ-ванъ и друг. болѣе мелкіе.

Хошуны Цзунъ и Барунъ Уцзумчины связаны на востокѣ развѣтвленіями Калганскаго тракта, черезъ незамѣтные перевалы Хингана (Дага, Баинъ-хошунъ-сумэ) съ хошунами Чжоудаскаго сейма: Чжароды, Арухорчинъ, Байринъ, Кешиктенъ и Оннюты (оба хошуна). Эти хошуны Чжоудаскаго сейма еще слабо затронуты колонизаціей, но часть мѣстнаго монгольскаго населенія въ восточныхъ ихъ районахъ и въ хошунахъ Найманъ и Аохань уже переходитъ къ земледѣлію, и скотоводство постепенно оттѣсняется на западъ, на склоны Хинганскаго хребта.

Къ сѣверу отъ Чжоудаскаго сейма, въ присоединенномъ къ Мукденской провинціи Чжеримскомъ сеймѣ, невоздѣланныя подъ хлѣбопашество земли и громадные запасы гулевого скота остались только въ обширномъ княжествѣ Дарханъ-вана въ хошунахъ бывшаго Хорчинскаго аймака: Туше-гунъ (Сѣгунъ), Дарханъ-ванъ, Бо-ванъ.

Что же касается Чжосотускаго сейма, прилегающаго непосредственно къ Внутреннему Китаю, то онъ уже давно колонизованъ китайцами и можетъ служить рынкомъ закупокъ только рабочаго скота послѣ спеціальнаго откорма для убоя на мясо.

До послѣдней міровой войны перечисленные хошуны Чжоудаскаго и Чжосотускаго сеймовъ, какъ и Чжеримскій сеймъ, служили рынкомъ закупокъ скота, главнымъ образомъ для Пекина и Тяньцзина, и только незначительная часть отсюда попадала на Цицикаръ и Куаньченцзы. Скупкой скота здѣсь исключительно занимались китайскіе коммерсанты, а русскіе скотопромышленники въ непосредственныя сношенія съ монголами не входили, ограничиваясь лишь перекупкой у китайскихъ конторъ.

Ярмарки и базары. Значительное сосредоточеніе гуртовъ въ Баргѣ происходитъ только около монастыря Ганьчжуръ-сумэ, въ 150 верстахъ къ юго-зап. от Хайлара, осенью во время ежегодной ярмарки, которая бываетъ во второй половинѣ августа мѣсяца, а въ високосные годы (по китайскому календарю) въ началѣ сентября.

Этотъ старинный ламаитскій монастырь давно привлекаетъ богомольцевъ къ 1 числу 8 луны со всѣхъ окрестностей, а лѣтъ около ста назадъ сталъ привлекать и китайскихъ купцовъ изъ Пекина и Долоннора, доставлявшихъ монголамъ по Долоннорскому тракту свои товары для обмѣна на мѣстный скотъ и сырье. До проведенія Кит. Вост. жел. дор. это былъ единственный путь для подвоза товаровъ къ сѣверной Монголіи, а ярмарка являлась единственнымъ пунктомъ, гдѣ баргуты и халхасцы со всѣхъ окрестныхъ хошуновъ могли обмѣнивать свой подкормленный за лѣто скотъ и собранное сырье и пушнину—на предметы первой необходимости на весь годъ. Обороты Ганьчжурской ярмарки въ то время достигали нѣсколькихъ милліоновъ рублей, а подгонъ скота выражался въ десяткахъ тысячъ головъ.

Съ проведеніемъ Кит. Вост. жел. дор. и развитіемъ китайской торговли въ старомъ Хайларѣ и въ русскихъ поселкахъ при станціяхъ Хайларъ и Маньчжурія, обороты ярмарки и подгонъ къ ней скота стали рѣзко понижаться. Теперь ярмарка представляетъ интересъ для промышленниковъ лишь какъ пунктъ закупокъ къ сезону зимней забойки лучшаго, болѣе крупнаго скота. Удобства подвоза товаровъ для Монголіи по желѣзной дорогѣ и развитіе китайскими и русскими коммерсантами лавочной торговли въ хошунахъ избавили монголовъ отъ необходимости дѣлать запасы на Ганьчжурѣ на цѣлый годъ и даютъ возможность сбывать скотъ и сырье или хошуннымъ торговцамъ, или въ Хайларѣ и Маньчжуріи въ продолженіе всего года. Но все же и теперь на Ганьчжуръ съѣзжаются со всѣхъ сторонъ тысячи монголовъ за 500—700 верстъ, открываются на время ярмарки (5—7 дней) двѣ-три сотни юртъ и палатокъ съ мелочной торговлей, харчевнями, кузницами, аптеками и опіекурильнями, и каждая русская и китайская фирма изъ работающихъ въ Монголіи считаетъ долгомъ послать представителя на ярмарку для поддержанія знакомства и дѣловыхъ связей съ монголами. Торговля ведется, какъ и обычно въ Монголіи,—на товаръ пріобрѣтаютъ сырье, а скотъ—на ямбовое серебро. Средняя цѣна за быка изъ года въ годъ держится твердо: одинъ ямбъ за голову. Высокая расцѣнка объясняется тѣмъ, что на Ганьчжуръ подгоняютъ только лучшіе экземпляры—пудовъ на 25—32 живого вѣса. Здѣсь же сбываютъ и лучшихъ иноходцовъ и бѣгунцовъ, для чего ежегодно устраиваются скачки на 2—3 версты съ участіемъ всѣхъ лучшихъ лошадей ярмарки.

Изъ другихъ пунктовъ массоваго скопленія скота для продажи надо отмѣтить г. Долонноръ на Хайларъ-Калганскомъ трактѣ, верстъ 800 отъ линіи дороги и въ 250 верстахъ отъ Калгана. Сюда поступаетъ скотъ по преимуществу изъ южныхъ хошуновъ Селингольскаго и Чжоудаскаго сеймовъ Внутренней Монголіи. Къ закупкамъ въ этомъ пунктѣ хайларскіе скотопромышленники обращаются только въ годы усиленнаго спроса на скотъ; въ обычное время онъ служитъ мѣстомъ закупокъ для городовъ Чжилійской провинціи.

Къ этому же району слѣдуетъ отнести и сборные пункты для продажи скота въ хошунѣ Цзунъ-Оннютъ (городъ Удаченъ) и городъ Хада или Чифыньсянь въ хошунѣ Барунъ-Оннютъ Чжоудаскаго сейма. Вблизи Уданчена, въ мѣстности Ундуръ-Дорджи, на рѣкѣ Шара-Муренъ бываетъ ежегодно, въ началѣ августа, большая ярмарка скота, подгоняемаго изъ хошуновъ Кэшиктэнъ, Байринъ, Ару-Хорчинъ и другихъ Чжоудаскаго сейма.

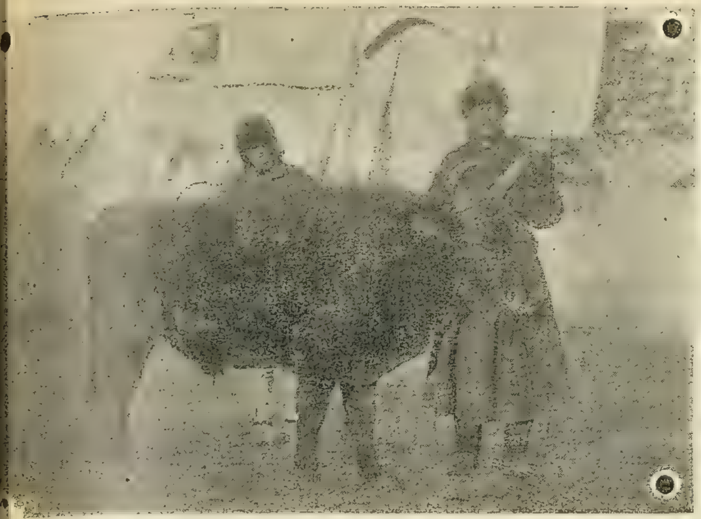
Районы стойлового содержанія крупнаго рогатаго скота.

Земледѣльческій укладъ сельско-хозяйственной жизни къ востоку отъ Хинганскаго хребта и сокращеніе земельнаго простора, въ связи съ усиленіемъ колонизаціи Гиринской и Хэйлунцзянской провинцій превратили мѣстное скотоводство во второстепенную вспомогательную отрасль хозяйства. Быкъ и корова нужны здѣшнему земледѣльцу, главнымъ образомъ, какъ рабочія силы при выполненіи цѣлаго ряда домашнихъ и полевыхъ работъ. Однако, легкость сбыта мяса въ населенныхъ центрахъ побуждаетъ земледѣльца прилагать заботы къ болѣе продуктивному использованію пришедшихъ въ негодность рабочихъ быковъ, ставя ихъ на спеціальный откормъ для убоя на мясо. Въ годы хорошаго урожая хлѣбовъ, на выкормъ ставятъ и спеціально закупленныхъ для этого быковъ (по 1—2 и болѣе на хозяйство). Въ неурожайные годы недостатокъ корма вынуждаетъ земледѣльца сокращать и рабочій скотъ. Его скупаютъ особые предприниматели и откармливаютъ у себя въ хозяйствѣ или на ханшинныхъ и маслобойныхъ заводахъ въ окрестностяхъ городовъ, откуда онъ и поступаетъ на рынки сбыта.

На рынкахъ сбыта полосы отчужденія этой группѣ рогатаго скота дано названіе «китайскаго», что совершенно неправильно, такъ какъ китайскій скотъ всѣхъ районовъ Застѣннаго Китая и по экстерьеру, и по происхожденію ничего общаго не имѣетъ съ мѣстнымъ скотомъ. *Экстеріерные признаки* мѣстнаго скота близко напоминаютъ скотъ монгольскій. Характерной особенностью этой группы является голова необычайно узкая въ скуловыхъ костяхъ, съ сильно вытянутой лицевой частью и лишенная горбоносости. Поставъ и форма роговъ очень напоминаютъ монгольскую породу. Шея тонкая и слабая. Ходъ линіи спины,—какъ у монголовъ, но съ ниспадающимъ слабо развитымъ крестцомъ. Корпусъ средней величины какъ бы сплюснутъ съ боковъ и поставленъ на умѣренно высокихъ, одинаковой длины (какъ переднія, такъ и заднія) ногахъ. Живой вѣсъ быковъ 20—25—30—35 пуд., для коровъ 16—20 пуд. Масти преобладаютъ красныя, бурыя, темныя и черныя. Описанные признаки даютъ основаніе спеціалистамъ считать мѣстный скотъ монгольскимъ, пріобрѣвшимъ, подъ вліяніемъ новыхъ условій содержанія, признаки переразвитости (узкая голова, тонкая шея, слабость тѣлосложненія). Отсюда болѣе правильнымъ для этой группы скота является названіе—«маньчжурскій скотъ», какъ указывающее только происхожденіе его. Подъ этимъ названіемъ мѣстный скотъ и поступаетъ въ продажу на владивостокскомъ и хабаровскомъ рынкахъ.

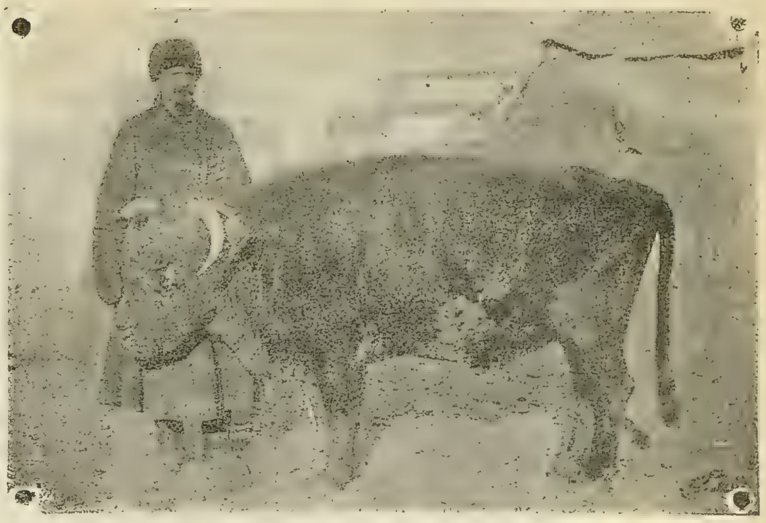
Продуктивность маньчжурскаго скота, какъ *рабочаго*, не уступаетъ монгольскому. Высокая холка, толстая кожа и крѣпкія ноги доказываютъ главное назначеніе быковъ и коровъ въ китайскомъ хозяйствѣ—работа въ плугѣ, въ арбѣ, на мельницахъ и даже какъ верховое животное. Возрастъ, съ котораго начинаютъ работать на скотѣ, строго не опредѣленъ; все находится въ зависимости отъ экономическаго состоянія хозяйства,—въ бѣдныхъ ранѣе—съ двухъ лѣтъ, а у зажиточныхъ даютъ сформироваться организму; во всякомъ случаѣ, съ трехъ лѣтъ скотъ считается пригоднымъ для работы. Рабочія животныя пользуются лучшимъ кормомъ въ хозяйствѣ и на время работъ подковываются на полулунныя желѣзныя пластинки. Свойственной монгольскому скоту выносливости, какъ способности противостоять длительному вліянію неблагопріятныхъ факторовъ—холоду, длительнымъ перегонамъ, недоѣданію,—у

№ 4. Маньчжурскій быкъ черной масти.
Нижесредней упитанности.
(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

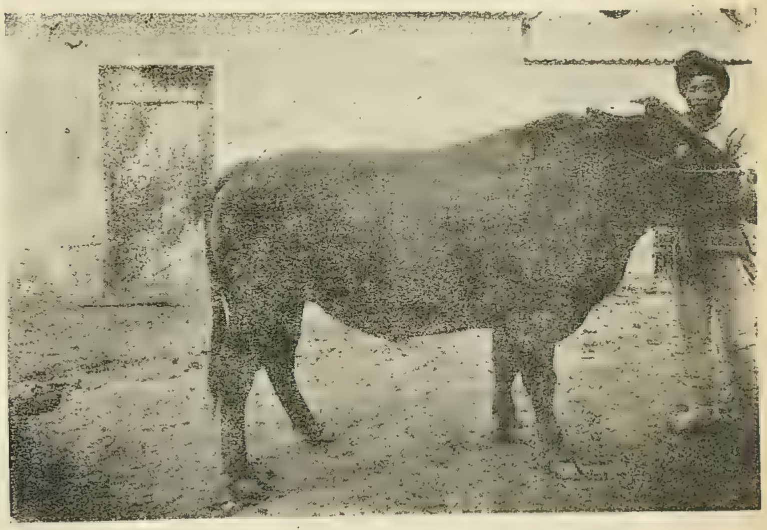


	Обмѣры въ сантиметрахъ.	№ 4.	№ 5.	№ 6.	№ 7.
Высота.	Въ холкѣ	138	131	143	149
	Въ срединѣ спины . .	136	129	130	137
	Въ крестцѣ	132	128	137	140
	У корня хвоста	130	125	132	136
	Глубина груди	100	95	81	81
Длина.	Туловища (пл.-лопат. пат.—сѣд. буг) . .	167	165	188	194
	Таза (макл.-сѣд. буг.) .	56	51	60	62
Ширина.	Таза въ маклакахъ . .	56	52	56	56
	Въ вертлугахъ	46	45	50	51
	Въ плеч.-лопат. сочл.	36	40	53	44
Голова.	Длина (носов. зерк. затылочн. греб.) . . .	45	51	52	50
	Ширина въ надбровн. дугахъ	26	28	25	23
	Ширина лба	24	24	21	19
	Длина лба	28	30	22	23
Рога.	Обхватъ у корня . . .	21	21	21	20
	Длина по больш. дугѣ	38	50	23	21
	Разст. между рогами .	11	11	17	16
	Обхватъ въ подпругѣ.	195	182	219	220
	Длина тулов. лоп.-плеч. сyст.—сѣд. бугра . .	167	165	188	194
	Обхватъ скаков. суст .	38	43	42	41
	Обхватъ пясти	33	33	21	20
	Живой вѣсъ на вѣсахъ	28 п. 4 ф.	27 п. 9 ф.	42 п. 36 ф.	36 п
	Убойный вѣсъ	13 п. 5 ф.	11 п. 16 ф.	—	—

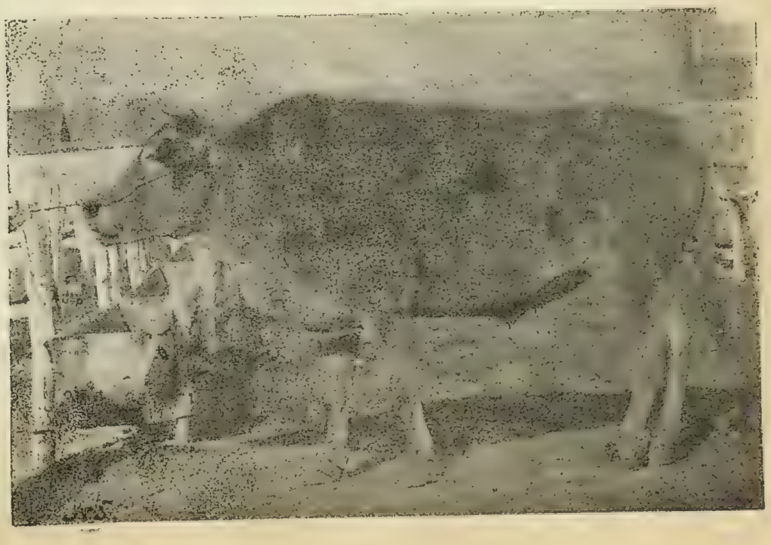
№ 5. Маньчжурскій быкъ рыжей масти.
Нижесредней упитанности.
(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

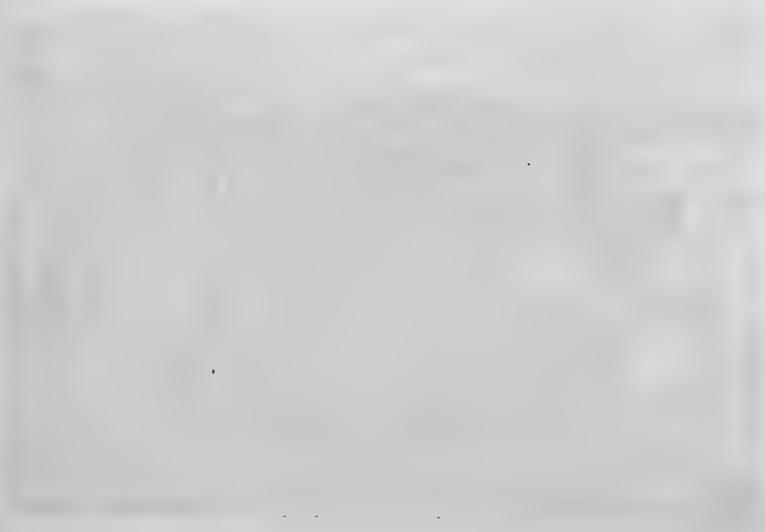


№ 6. Шаньдунскій быкъ красной масти.
Хорошей упитанности.
(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).



№ 7. Шаньдунскій быкъ красной масти.
Хорошей упитанности.
(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).





маньчжурскаго скота нѣтъ. Однако, при перевозкѣ тяжестей и китайскіе быки, при запряжкѣ пары въ арбу, свободно тянутъ до 40 пудовъ груза, 30—40 верстъ въ день, по невозможнымъ грунтовымъ дорогамъ.

Молочная продуктивность маньчжурской коровы также ничтожна, какъ и монгольской. Китайцы, какъ извѣстно, молока совершенно не употребляютъ въ пищу, почему и не доятъ коровъ. Вслѣдствіе этого внѣшніе признаки молочности атрофируются: у коровъ обычно маленькое, сухое неразвитое вымя, чуть замѣтныя молочныя жилы и молочные колодцы. Количество молока 1—1½ бутылки въ день, но по качеству молоко вкусное, густое, съ большимъ отходомъ сливокъ. *Мясность* и способность къ откорму у маньчжурскаго скота вполнѣ удовлетворительны. Удлиненіе поперечныхъ отростковъ позвонковъ и укорачиваніе остистыхъ отростковъ въ скелетѣ маньчжурскаго, какъ и у монгольскаго скота, придаютъ имъ округлыя, лишенныя рѣзкихъ очертаній формы и дѣлаютъ подготовленными къ развитію мускулатуры и отложенію жира. Слабое развитіе молочной жилы является также показателемъ (статью) мясного скота.

Объемъ пищеварительныхъ органовъ у маньчжурскаго скота, благодаря интенсивному, обычному у китайцевъ въ условіяхъ стойлового содержанія корму, болѣе умѣренный, чѣмъ у монголовъ, а потому и перевариваемость кормовъ происходитъ производительнѣе. Сильное отложеніе жира накапливается при откормѣ маньчжурскихъ быковъ, главнымъ образомъ, подъ кожей и на выступахъ костей таза, реберъ, груди и крестца, что придаетъ тушѣ красивый внѣшній видъ, такъ-называемую, «жировую поливу». Но мышца ея мышечныхъ волоконъ (премизіумъ) гораздо грубѣе и толще, чѣмъ у незнавшаго ярма, упитаннаго гулевого скота съ пастбищъ Монголіи. Вслѣдствіе этого, отложеніе жира въ самой мышцѣ у маньчжурскаго быка происходитъ не въ формѣ жировыхъ капель, придающихъ монгольской тушѣ «жировую пятнистость», а въ формѣ равномѣрной прослойки жира между волокнами мышцы, придающей тушѣ маньчжурскаго быка «жировую мраморность». Отсюда понятны вкусовыя преимущества мяса монгольскаго скота, конечно, только въ періодъ нагула.

Содержаніе и уходъ за скотомъ въ китайскихъ хозяйствахъ, какъ и у номадовъ, ведется по традиціи, безъ какихъ бы то ни было научныхъ зоотехническихъ пріемовъ. Вся скотоводческая сельско-хозяйственная практика предоставлена исключительно собственному, издавна сложившемуся опыту, передающемуся изъ поколѣнія въ поколѣніе.

Новорожденные телята дней 40 питаются исключительно материнскимъ молокомъ, а съ этого возраста получаютъ подсобные корма—мягкое сѣно и жмыхи. Періодъ сосанія длится весь лактаціонный періодъ матери, т.-е. 3—4 мѣсяца, такъ какъ другого назначенія молоко не имѣетъ. Рожденные зимой телята на ночь заносятся въ фанзы, а въ остальное время года молоднякъ предоставленъ самъ себѣ.

Половая зрѣлость и возрастъ для случки крайне неопредѣленны. Чаще всего случевымъ возрастомъ считаютъ два года, и случка происходитъ вольно въ общихъ дворахъ. Рѣже случка регулируется хозяиномъ, но не въ связи съ временами года, вслѣдствіе чего и отелъ бываетъ во всѣ времена года.

Кастрація обычно производится въ холодные мѣсяцы, въ возрастѣ 2—2½ года, при чемъ бычки поголовно кастрируются. Выборъ производителей на племя—чисто-случайный.

Для защиты отъ ненастья, въ большинствѣ хозяйствъ устроены для скота хлѣвы изъ стеблей гаоляна или изъ глины и особые дворики, гдѣ скотъ стоитъ на привязи. Помѣщенія и дворы содержатся всегда въ чистотѣ.

Обширныхъ пастбищъ и сѣнокосныхъ угодій въ земледѣльческихъ районахъ Маньчжуріи нѣтъ, да и надобности въ нихъ китайцы не признаютъ, довольствуясь выгономъ скота для моціона на межахъ, нераспаханныхъ мѣстахъ и т. п.

Такое постоянное разобщеніе скота препятствуетъ распространенію *заразныхъ* болѣзней. Хотячума, повальное воспаленіе легкихъ, туберкулезъ не исчезаютъ въ данныхъ районахъ, но характера эпизоотій принимаютъ сравнительно рѣдко. Способовъ леченія домашнихъ животныхъ китайцы не знаютъ и не прибѣгаютъ къ леченію, не довѣряя и европейской ветеринарной медицинѣ. Для борьбы съ заразными болѣзнями въ хозяйствѣ примѣняется только одинъ методъ—прирѣзываніе больныхъ животныхъ на мясо.

Спеціальный откормъ скота для убоя на мясо и организація торговли.

Среди китайскаго населенія Маньчжуріи довольно широко распространено потребленіе мяса. Обезпеченный въ этомъ отношеніи сбытъ вызвалъ, какъ выше отмѣчалось, не только откормъ скота для мѣстныхъ рынковъ, какъ подсобную отрасль въ сельскомъ хозяйствѣ, но и развитіе скотопромышленности для цѣлей экспорта.

Будучи совершенно не приспособленными къ роли пастуховъ, такъ какъ о выгонахъ и пастбищахъ въ китайскихъ хозяйствахъ за малоземельемъ не можетъ быть и рѣчи, китайцы умѣютъ проявлять удивительную заботливость и умѣніе ухаживать за скотомъ при стойловомъ содержаніи. Прекрасные результаты распространенныхъ повсемѣстно въ Китаѣ пріемовъ и способовъ откорма быковъ доказываютъ ихъ наблюдательность и практичность въ этомъ отношеніи, основанныя, вѣроятно, на многолѣтнихъ опытахъ. Для выкорма скота на убой, благодаря разнообразію воздѣлываемыхъ въ хозяйствѣ растеній и обилію концентрированныхъ домашнихъ кормовъ въ видѣ различныхъ жмыховъ, у китайцевъ имѣется цѣлый рядъ способовъ и раціоновъ.

Въ районахъ вліянія Китайской Восточной жел. дор. откормъ для убоя ведется въ двухъ направленіяхъ: для мѣстнаго потребленія населенія малыхъ городовъ выкормомъ занимаются сами зажиточные земледѣльцы или мелкіе предприниматели, спеціально закупающіе по деревнямъ забракованный скотъ. Въ этомъ случаѣ на выкормъ попадаютъ забракованные (чаще всего за старостью) рабочіе волы и коровы. Срокъ выкорма для такихъ животныхъ болѣе продолжительный—3 и болѣе мѣсяца, а кормовые раціоны зависятъ отъ сѣвооборотовъ въ хозяйствѣ. При среднемъ живомъ вѣсѣ въ 18—22 пуда для быка и въ 12—16 пудовъ для коровъ, въ результатѣ откорма получается прибыль живого вѣса въ 3—4½ пуда. Процентныя отношенія убойнаго вѣса къ живому въ этихъ случаяхъ колеблются отъ 41 до 47%, въ зависимости отъ степени упитанности. Наиболѣе употребительныя кормовыя вещества при такомъ откормѣ: чумизная солома, какъ главный объемистый кормъ, въ мелко-изрѣзанномъ видѣ, одна или съ отрубями, бардой или жмыхами (дача строго не опредѣляется); стебли бобовыхъ растеній въ видѣ рѣзки къ чумизной соломѣ; дробленныя и размоченныя въ водѣ зерна черныхъ бобовъ съ чумизой и т. п.

Откормъ съ цѣлью продажи на экспортъ ведутъ спеціальныя торговыя фирмы, покупая для этой цѣли болѣе крупныхъ быковъ—на 26—28—30 пудовъ и пріурочивая выкормъ къ сезону прекращенія выгона монгольскаго скота, т. е. съ февраля по іюнь. Въ эти мѣсяцы истощенный зимней голодовкой на подножномъ корму монгольскій скотъ не годится для убоя, запасы мороженаго мяса на рынкахъ потребленія, вслѣдствіе отсутствія холодильныхъ складовъ, прекращаются, и китайскія скотопромышленныя фирмы становятся хозяевами рынка. Откормъ въ этихъ случаяхъ ведется на ханшинныхъ или масляничныхъ заводахъ отбросами производства. Превосходныя качества ханшинной (гаоляновой) барды хорошо извѣстны китайцамъ, и откормъ ею практикуется въ широкихъ размѣрахъ. Срокъ откорма при ускоренномъ кормленіи 60—65 дней, а при длительномъ 3—3½ мѣсяца. Прибыль живого вѣса достигаетъ 5—6 пудовъ, а процентныя отношенія выхода мяса къ живому вѣсу выражаются для быковъ средняго питанія въ 45%, а для быка питанія выше средняго 49—50%. Болѣе показательные результаты даетъ откормъ жмыхами, но срокъ откорма въ этомъ случаѣ продолжительнѣе—5—7 мѣсяцевъ, при чемъ за норму прибыли вѣса при раціонахъ изъ бобоваго жмыха съ чумизной соломой принятъ 1 пудъ въ одинъ мѣсяцъ, а отношеніе убойнаго вѣса къ живому достигаетъ 55—60%.

Средній возрастъ для скота, выкармливаемаго въ крестьянскихъ хозяйствахъ, можно принять въ 10 лѣтъ, а для цѣлей экспорта—4—6 лѣтъ. Во время откорма животное, привязанное къ кормушкѣ или къ спеціально вбитому колу, пользуется полнымъ покоемъ. Чтобы не нарушать покоя, стараются и водопой производить на мѣстѣ, избѣгая перегоновъ даже на самое короткое разстояніе. Откармливаемыхъ быковъ ежедневно обметаютъ, чистятъ щетками и скребками. При выкормѣ бардой скотъ пріучаютъ къ ней постепенно, начиная съ малыхъ порцій: 1—2½ фунта барды тщательно перемѣшиваютъ съ рѣзкой чумизной соломы—до 1 пуда въ день. Въ слѣдующіе дни количество барды постепенно увеличивается на 1—2 фунта въ день, солома же пропорціонально уменьшается. Къ мѣсяцу или нѣсколько позже животное получаетъ въ день 40—50 фунт. барды и 10—15 фунт. соломы, и дальше увеличеніе не идетъ; на такомъ раціонѣ скотъ содержится до конца выкорма. Разъ въ недѣлю задается поваренная соль—до ¼ фунт. на голову—натираніемъ языка.

При откормѣ жмыхами, животное пріучаютъ въ первые дни, начиная съ ⅔ фунта. Объемистымъ кормомъ и здѣсь является соломенная рѣзка, съ которой жмыхъ тщательно перемѣшиваютъ. Недѣли черезъ двѣ дача жмыха доводится до 15—20 фунтовъ, а количество соломы уменьшается до 10—15 фун.; на такомъ раціонѣ скотъ содержится до продажи.

Результаты какъ данныхъ кормовыхъ раціоновъ, провѣренныхъ наблюденіями и взвѣшиваніями ветеринарныхъ врачей, такъ и результаты другихъ рецептовъ откорма показываютъ, что выработанныя у китайцевъ долголѣтнимъ опытомъ дачи изъ смѣси концентрированныхъ кормовъ съ объемистыми приблизительно соотвѣтствуютъ по количеству бѣлка и числу крахмальныхъ единицъ нормамъ европейскихъ способовъ откорма, а питательныя вещества грубыхъ кормовъ (чумизная солома) перевариваются и усваиваются китайскимъ скотомъ, несомнѣнно, лучше чѣмъ европейскимъ.

Главными рынками закупокъ откормленнаго скота являются китайскія конторы въ городахъ Фуцзядянѣ, Цицикарѣ и Куаньченцзы. Закупая черезъ своихъ комиссіонеровъ подходящій для откорма скотъ, конторы раздаютъ его на ханшинные и маслобойные заводы для откорма и по мѣрѣ надобности подгоняютъ во дворы своихъ конторъ, гдѣ и ведется торгъ съ покупателями. На-ряду съ собственнымъ скотомъ, конторы принимаютъ для продажи и скотъ, закупленный для откорма и заводами непосредственно и откормленный въ земледѣльческихъ хозяйствахъ самими владѣльцами. По установившемуся порядку, покупатель не знаетъ и не видитъ продавца и ведетъ торгъ съ комиссіонеромъ-компрадоромъ конторы. При заключеніи сдѣлки контора взыскиваетъ и съ продавца, и съ покупателя комиссію въ размѣрѣ 2% съ цѣны. Главными покупателями являются харбинскіе - русскіе и китайскіе мясопромышленники, закупающіе здѣсь ежедневно нужное имъ количество для мясныхъ лавокъ и для перепродажи во Владивостокъ и Хабаровскъ.

Въ Фуцзядянѣ такихъ фирмъ въ послѣднее время было шесть (крупныхъ), въ Цицикарѣ — шесть и въ Куаньченцзы — пять. Будучи всегда въ курсѣ спроса и предложенія на мѣстныхъ рынкахъ, китайскія фирмы искусно регулируютъ подгонъ скота и диктуютъ цѣны во всемъ районѣ. Сами конторы вывозомъ скота на рынки потребленія мясопродуктовъ не занимаются, предоставляя это русскимъ коммерсантамъ, которымъ, однако, никакъ не удается войти въ непосредственное соприкосновеніе съ продавцами скота и получать его изъ первыхъ рукъ. Этимъ и объясняется рѣзкое повышеніе цѣнъ на харбинской биржѣ съ конца февраля по іюнь мѣсяцъ до подгона степного монгольскаго скота.

Районы смѣшанной системы скотоводства.

Изъ болѣе отдаленныхъ рынковъ закупокъ скота необходимо отмѣтить г. Фуюйсянь (Бодунэ) Гиринской провинціи и уѣздные города Мукденской провинціи: Ляоюаньсянь (Чженьцзятунь) и Таонаньсянь (Таонаньфу). Возникши на бывшихъ монгольскихъ владѣніяхъ при началѣ колонизаціи края, эти пункты были главными рынками закупокъ скота въ русско-японскую войну и, несмотря на измѣненіе условій хозяйственнаго быта края съ увеличеніемъ переселенія, сохраняютъ значеніе и до настоящаго времени. Находясь на границѣ скотоводческихъ районовъ Внутренней Монголіи и районахъ стойловой системы скотоводства въ заселенныхъ китайцами хошунахъ, эти рынки могутъ поставлять какъ гулевой монгольскій скотъ, такъ и кормленый маньчжурскій — выкорма китайскихъ земледѣльческихъ хозяйствъ и промышленныхъ предпріятій. Городъ *Таонаньфу* (болѣе распространенное пока прежнее названіе) расположенъ въ бывшемъ княжествѣ Чжасакту-ванъ Чжеримскаго сейма и является главнымъ городомъ Таонаньфускаго округа Мукденской провинціи. Таонаньфускій округъ, образованный изъ хошуновъ, лежащихъ въ бассейнѣ рѣки Торо (Таоэрхэ): Тушегунъ (Сѣ-гунъ), Чжасакту-ванъ и Тушету-ванъ, быстро оказался распаханнымъ земледѣльцами-китайцами, а для монголовъ-кочевниковъ были оставлены лишь земли въ верховьяхъ р. Торо, по склонамъ Большого Хингана. Лишившись своихъ обширныхъ пастбищъ, часть монголовъ перешла на земледѣліе, а монголы-кочевники, будучи не въ силахъ противостоять вліянію торговыхъ фирмъ, попали въ экономическую зависимость, и ихъ скотоводческія богатства быстро пришли въ упадокъ. Городъ Таонаньфу связанъ большими торговыми трактами, служащими и для прогона скота, съ Цицикаромъ (300 верстъ) и съ Харбиномъ черезъ Бодунэ къ ст. Дуйциньшань (310 вер.). Съ юга къ Таонаньфу ведутъ скотопрогонные тракты отъ Чженьцзятуня (250—280 верстъ) и отъ Кайлусяна (300 верстъ). Мѣстами закупокъ скота въ Таонаньфускомъ районѣ служатъ вышеназванные хошуны, вошедшіе въ его округъ, обширный хошунъ Дарханъ-вана и сѣверные хошуны Чжоудаскаго сейма: Чжародъ, Ару-хорчинъ, Байринъ и друг. Въ городѣ имѣется до 10 крупныхъ китайскихъ скотопромышленныхъ фирмъ. Ведя непосредственно съ монголами мѣновую торговлю, эти фирмы имѣютъ въ Монголіи, по всѣмъ радіусамъ на 150 и болѣе верстъ, свои заимки, служащія сборными пунктами для формированія гуртовъ, гдѣ скотъ выпасается до пріѣзда покупателей. Закупаемый у китайцевъ-земледѣльцевъ бракованный скотъ фирмы распредѣляютъ для откорма на мѣстныхъ ханшинныхъ и маслобойныхъ заводахъ. Кромѣ продажи собственнаго скота, эти фирмы здѣсь выполняютъ и комиссіонныя порученія.

Обойтись безъ посредства китайской конторы при покупкѣ скота невозможно. Попытки, предпринятыя въ этомъ направленіи русскими коммерсантами, всегда оканчивались неудачей и вызывали неудовольствіе другихъ покупателей, такъ какъ, при солидарности китайскихъ коммерсантовъ, частныя сдѣлки съ монголами становились невозможными во всемъ районѣ вліянія таонаньфускихъ фирмъ. Для закупокъ непосредственно у монголовъ необходимо отклоняться на 150—200 верстъ къ западу и юго-западу въ хошуны Чжоудаскаго сейма, гдѣ Чжароды и Арохорчинъ являются уже чисто-скотоводческими районами, безъ хлѣбопашества и съ юртами вмѣсто фанзъ. Запасы скота въ этихъ хошунахъ громадны. Имѣются крупныя скотоводческія хозяйства, располагающія 2.000—3.000 головъ крупнаго рогатаго скота и 10—15 богатыми войлочными и камышевыми юртами. Выгонъ скота изъ Таонаньфускаго района обычно проходитъ по трактамъ на Цицикаръ или черезъ Бодунэ на Харбинъ, а изъ районовъ болѣе южныхъ—внѣ сферы вліянія китайскихъ конторъ—и на Чженьцзятунь, но можетъ направляться и въ западномъ направленіи—черезъ перевалъ Хингана—съ выходомъ въ Уцзумчинъ на Хайларскомъ трактѣ.

Городъ Ляоюаньсянь,—болѣе извѣстный въ коммерческомъ мірѣ подъ прежнимъ названіемъ *Чженьцзятунь*, находится въ юго-восточной части Дарханъ-ванскаго хошуна на правомъ берегу рѣки Ляохэ. По своему мѣстоположенію Чженьцзятунь является крупнымъ торговымъ пунктомъ, какъ центральный узелъ, соединяющій Таонаньфускій округъ съ Южной Маньчжуріей, на трактѣ Инкоу—Синминтинъ—Чженьзятунь—Куаньченцзы. Связанный узкоколейной жел. дорогой со ст. Сыпингай Южно-Маньчжурской желѣзной дороги (въ 6 часахъ ѣзды отъ ст. Куаньченцзы), Чженьцзятунь связанъ и гужевыми трактами со ст. Куаньчецзы (180 верстъ), ст. Яомынь (250 верстъ), Харбинъ (черезъ г. Бодунэ—лѣтній трактъ—500 верстъ и осенній черезъ гор. Нунъ-ань-сянь—400 верстъ). Эти же пути, за отсутствіемъ здѣсь спеціальныхъ скотопромышленныхъ трактовъ, служатъ и для перегона скота.

Спеціальныхъ фирмъ, занимающихся покупкой скота для формированія гуртовъ, въ Чженьцзятунѣ мало, а мѣстныя крупныя китайскія торговыя фирмы выполняютъ при закупкахъ скота только комиссіонную роль, но и здѣсь, какъ и въ Таонаньфу, безъ посредства китайской конторы покупка скота не производится. Прибывающіе сюда для покупки скота харбинскіе и куаньченцзскіе коммерсанты, останавливаясь у той или другой фирмы, выясняютъ хозяину фирмы свои требованія о количествѣ и качествѣ скота, а фирма черезъ своихъ компрадоровъ, за опредѣленную комиссію (обычно 60 центовъ съ головы), сводитъ продавцовъ съ покупателями.

На Чженьцзятуньскій рынокъ, кромѣ китайскаго рабочаго скота, откормленнаго въ сельскихъ хозяйствахъ, поступаетъ много и монгольскаго гулевого скота изъ хошуновъ Чжеримскаго сейма (Дарханъ-ванъ, Бинту-ванъ) и Чжоудаскаго есейма—Найманъ, Аохань, Оннюты (Цзунъ и Барунъ), Байринъ и другіе сѣверные хошуны, гдѣ сфера вліянія Чженьцзятуня встрѣчается съ вліяніемъ гор. Таонаньфу. Въ сѣверныхъ и восточныхъ отъ Чженьцзятуня направленіяхъ скотоводческое хозяйство, какъ уже отмѣчалось, должно было уступить мѣсто земледѣльческому (Южный Горлосъ), съ момента усиленнаго колонизаторскаго заселенія Маньчжуріи. Китайская колонизація, занявъ подъ пашни лучшія степныя пространства, вызвала переходъ къ осѣдлой жизни и многихъ изъ мѣстныхъ монголовъ; количество скота у нихъ настолько уменьшилось, что многія хозяйства имѣютъ его меньше, чѣмъ земледѣльцы-китайцы.

Въ виду этого для закупокъ степного скота коммерсанты выѣзжаютъ изъ Чженьцзятуня, съ компрадоромъ фирмы, далѣе на западъ, обычно верховой дорогой, въ гор. Баинталай (120 верстъ), расположенный на границѣ съ Чжоудаскимъ сеймомъ, или рѣже въ гор. Кайлусянь (еще до 50 верстъ). Здѣсь кончается районъ вліянія чженьцзятунскихъ конторъ, и имѣются свои скотопромышленныя фирмы, большинство которыхъ, помимо комиссіонныхъ закупокъ, имѣютъ для продажи и собственный скотъ, пріобрѣтенный ранней весной у монголовъ товарообмѣномъ и подкормленный за лѣто на случай продажи.

Однако, лучшее время для массовой закупки—осень, когда подходятъ къ Чженьзятуню, останавливаясь въ 50—70 верстахъ, большіе караваны монголовъ для закупки на зиму продовольствія и предметовъ домашняго обихода. Цѣны въ это время стоятъ минимальныя, а выгонъ удобнѣе, такъ какъ сняты хлѣба. Въ гор. Чженьцзятунь скотъ пригоняется гуртами только осенью, когда закончится уборка съ полей хлѣба; въ остальное время года продажа идетъ только мелкими партіями. Роль чженьцзятунскихъ конторъ не ограничивается только торговой дѣятельностью. Служа гостиницей для пріѣзжающихъ, гдѣ за минимальную плату можно имѣть полное содержаніе (40 коп. съ человѣка и 25 коп. съ лошади), фирма беретъ на себя и храненіе денегъ и расчеты съ продавцами, взыскиваетъ мѣстный ликинъ—5% съ покупной стоимости—и легализируетъ сдѣлку своимъ клеймомъ, отвѣчая передъ покупателемъ полной стоимостью, если скотъ окажется краденымъ. При посредствѣ фирмъ можно организовать для гуртовъ выпасы или подкормъ, нанимать пастуховъ и отвѣтственныхъ проводниковъ для доставки къ пунктамъ убоя.

Выгонъ закупленнаго въ Чженьцзятунскомъ районѣ скота производится, главнымъ образомъ, на ст. Куаньченцзы (для убоя или для перевозки по желѣзной дорогѣ въ Харбинъ), на ст. Яомынь и прямо гономъ на Харбинъ, лѣтнимъ и осеннимъ трактами. Срокъ перегона по 20—25 верстъ въ сутки.

Во всѣхъ этихъ направленіяхъ трактъ проходитъ по густо заселеннымъ районамъ между посѣвами хлѣбовъ, такъ что выпасовъ для скота почти нѣтъ. Поэтому при прогонѣ большихъ гуртовъ приходится или ждать уборки хлѣба или нанимать большое число пастуховъ и проводить быковъ между посѣвами, по 5—7 головъ, связанныхъ веревкой, во избѣжаніе потравы посѣвовъ и связанныхъ съ этимъ непріятностей и расходовъ. Недостатокъ пастбищъ и водопоевъ въ пути вынуждаетъ при прогонѣ пользоваться постоялыми дворами и подкармливать на нихъ скотъ сѣномъ, что, помимо удорожанія стоимости прогона, влечетъ и потерю вѣса, особенно у откормленнаго скота.

Далѣе на западъ отъ приграничныхъ сборныхъ пунктовъ городовъ Баинталай и Кайлусянь начинаются районы пастбищной системы скотоводства монголовъ Чжоудаскаго сейма съ незначительными площадями земледѣльческихъ хозяйствъ и небольшими полукитайскими городами. Сборные пункты скота въ этомъ сеймѣ—г. Уданченъ и г. Хада (Чифыньсянь) служатъ рынками закупокъ скота русскими скотопромышленниками только въ годы усиленнаго спроса на мясо изъ полосы отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги. Китайскіе же коммерсанты ведутъ здѣсь закупки постоянно, какъ для Чженьцзятунскихъ рынковъ, такъ и для сбыта въ города Застѣннаго Китая. Также и городъ Долоннорь, составляющій самое сѣверное комиссаріатство провинціи Чжили, на границѣ съ сеймами Чжоудаскимъ, Селингольскимъ и владѣніями Чахаровъ, т.-е. въ центрѣ самыхъ богатыхъ скотоводческихъ хошуновъ Монголіи,—ведетъ черезъ китайскихъ коммерсантовъ оживленную торговлю скотомъ съ рынками сбыта въ Китаѣ: Калганомъ, Пекиномъ и Тяньцзиномъ.

Описанные сборные пункты скота и хошуны Чжоудаскаго сейма, въ случаѣ продажи въ районъ Кит. Вост. жел. дор., направляютъ скотъ къ станціямъ Цицикаръ и Хайларъ. Сравнительная близость эихъ рынковъ къ станціи Куаньченцзы (500—600 верстъ) вызывала у ветеринарной организаціи Кит. Вост. жел. дор. въ 1909—1910 гг. надежду на возможность привлеченія скота къ южной линіи для продажи и убоя, что и побудило Управленіе дороги оборудовать на названной станціи экспортную скотобойню. Въ первые годы работа скотобойни была удачна, но послѣ 1916 года убой рѣзко сократился, главнымъ образомъ подъ вліяніемъ увеличивавшейся съ каждымъ годомъ распашки земли. Вышеописанныя затрудненія трудности прогона гуртовъ отъ рынковъ Чженьцзятунскаго района къ Куаньченцзы и къ Харбину по межамъ среди пашенъ, побуждали скотопромышленниковъ искать выхода на сѣверъ—къ Цицикару и Хайлару. Монгольская экспедиція Министерства Земледѣлія русскаго правительства, заготовлявшая во время послѣдней войны скотъ для арміи, въ первые же годы своей работы (1916 г.), выяснивъ богатства этихъ районовъ скотомъ и установивъ возможность закупки здѣсь непосредственно отъ скотоводовъ, опредѣлила и болѣе удобный путь для прогона отсюда скота—на Хайларъ. Направленіе къ Цицикару оказалось менѣе удобнымъ, какъ въ смыслѣ водопоя и пастбищъ въ пути, такъ и вслѣдствіе ограниченныхъ выпасовъ и плохихъ по качеству травъ въ окрестностяхъ Цицикара. При прогонѣ же на западъ, по прекраснымъ пастбищамъ монгольскихъ степей, къ Долоннорскому тракту и далѣе по нему на сѣверъ къ Хайлару, потеря во времени перегона (1,000 верстъ) съ избыткомъ компенсировалась нагуломъ скота до двухъ и болѣе пудовъ убойнаго вѣса на голову. Этотъ опытъ вызвалъ въ послѣдующіе годы подражаніе, и въ 1918—1919 гг.

хайларскіе скотопромышленники использовали рынки Чжоудаскаго сейма, направивъ свои закупочные отряды въ хошуны Байринъ и Оннюты къ гг. Уданчену и Хада, пригнавъ оттуда удачные гурты.

Заготовительныя цѣны.

Въ каждомъ изъ перечисленныхъ районовъ заготовокъ скота покупка производится въ валютѣ, имѣющей хожденіе въ данномъ районѣ.

Покупка наилучшаго для цѣлей экспорта монгольскаго скота какъ въ Баргѣ, такъ и въ Халхѣ и въ сеймахъ Внутренней Монголіи у кочевого монгольскаго населенія производится на вѣсовое серебро,—главнымъ образомъ, ямбовое и рѣже плиточное—гамбургское. Цѣна зависитъ отъ отдаленности района закупокъ отъ рынковъ сбыта, сезона закупокъ, вѣса и упитанности животнаго. Какъ было указано, на Ганьчжурской ярмаркѣ, куда сгоняютъ исключительно лучшіе экземпляры,—нормальнымъ считается обмѣнъ ямба на быка въ 30 пудовъ живого вѣса, что даетъ до $3^1/_2$ лянъ за пудъ чистаго мяса съ кожей. Для другихъ рынковъ въ сферѣ вліянія станцій Хайларъ и Маньчжурія цѣна можетъ быть опредѣлена отъ 2 до 3 лянъ за пудъ убойнаго вѣса съ кожей безъ подгона. Въ послѣдній сезонъ, вслѣдствіе отсутствія крупныхъ заготовителей, цѣны пали до 2—2,50 лянъ за пудъ съ подгономъ къ станціямъ желѣзной дороги. Покупка кормленаго маньчжурскаго скота въ конторахъ Фуцзядяна производится исключительно на серебряный китайскій долларъ (даянъ). Цѣны послѣдняго сезона для кормленаго быка хорошей упитанности при 13—14 пудахъ убойнаго вѣса были 5—5,50 и 6 долл. за пудъ.

На рынкахъ чженьцзятунскаго и мукденскаго районовъ кормленый и гулевой скотъ въ китайскихъ конторахъ покупается на банкноты банковъ: «Провинціальнаго банка трехъ Восточныхъ провинцій», банкноты «Китайскаго банка», банка «Путей Сообщенія», банка Гунцзи-пинъ-ши-цянь-хао (Мукденъ), и нѣкоторыхъ другихъ банковъ, выраженные въ сяоянахъ. Банкноты первыхъ трехъ банковъ по курсу дня расцѣнивались лѣтомъ нынѣшняго сезона по 80 центовъ даяна, а банкноты банка «Гунцзи»—стоили 60 центовъ серебрянаго доллара. Обиходное названіе всѣхъ этихъ банкнотовъ «Фынъ-пяо», т.-е. мукденская бумага (отъ перваго іероглифа Мукдена «фынъ» и «пяо»—бумага). Въ торговомъ мірѣ ихъ зовутъ малымъ долларомъ (сяоянъ), мукденскимъ долларомъ и мелкимъ серебрянымъ долларомъ, потому что они обезпечены мелкой серебряной монетой.

При закупкахъ на мукденскихъ рынкахъ расчетъ производится по опредѣленію убойнаго вѣса животнаго въ живомъ видѣ на гины (гинъ или динъ=$^1/_{100}$ пикуля,—$1^1/_3$ фунт. русскаго вѣса). Средній убойный вѣсъ быка 300 гинъ, или 10 пудовъ, а за вычетомъ 60 гинъ вѣса костей=240 гинъ. При цѣнѣ въ послѣдній заготовительный сезонъ 25 центовъ за гинъ, стоимость пуда мяса опредѣлится въ 6 фынъ-пяо, или по курсу дня ($1^1/_2$ фынъ-пяо=1 даяну) въ 4 даяна.

Торгъ. По общепринятому въ Монголіи и Китаѣ порядку, при покупкѣ скота въ конторахъ, на базарахъ и вообще при постороннихъ свидѣтеляхъ, торгъ между продавцомъ и покупателемъ ведется секретно посредствомъ опредѣленныхъ измѣненій пальцевъ правыхъ рукъ, всунутыхъ въ рукава продавца или покупателя, или прикрытыхъ полами одежды.

Прежде всего между покупателемъ и продавцомъ устанавливается, какое количество головъ изъ гурта необходимо покупателю, средній убойный вѣсъ скота и послѣ этого уже говорятъ о цѣнѣ. Сначала продавецъ три раза пожимаетъ руку покупателя или комиссіонера, что означаетъ «нужно—не нужно скота?» или вѣрнѣе—подходитъ или не подходитъ скотъ. Покупатель, въ случаѣ утвердительного отвѣта, пожимаетъ у продавца одинъ разъ руку, отрицательный отвѣтъ выражается пожатіемъ руки два раза. Затѣмъ словами спрашивается, сколько нужно головъ, и тотчасъ подается рука для секретнаго отвѣта. Пожатіе одного большого пальца означаетъ числа: 1, 10, 100, 1.000 и т. д.; пожатіе двухъ пальцевъ сразу: указательнаго и средняго—2, 20, 200, 2,000; если къ этимъ двумъ прибавить еще безымянный и пожать всѣ три вразъ, то это выразитъ числа 3, 30, 300, 3,000; если жмутъ четыре пальца, кромѣ большого, значитъ 4, 40, 400 и 4,000; пожатіе всѣхъ пяти пальцевъ означаетъ 5, 50, 500, и 5,000. Четыре пальца, кромѣ большого, согнутые крючками у одного и задѣтые за тѣ же четыре пальца, также согнутые у другого, выражаютъ числа 6, 60, 600 и 6 000; пожатіе трехъ пальцевъ—большого, указательнаго и средняго, сложенныхъ въ щепоть—7, 70, 700 и 7,000; большой и указательный въ разныя стороны обозначаютъ 8, 80, 800, 8,000; указательный палецъ одного, зажатый крючкообразно указательнымъ же пальцемъ другого, означаетъ 9, 90, 900 и 9,000. Для обозначенія одиннадцати—пожимается большой палецъ, а вслѣдъ за нимъ мизинецъ; двѣнадцати—сначала большой, потомъ указательный и средній вмѣстѣ; тринадцати—большой, указательный, средній и безымянный вмѣстѣ; четырнадцати—большой и четыре остальныхъ; пятнадцати—большой и всѣ пять пальцевъ, и т. д. Двадцать пять—сначала пожимаются указательный и средній вмѣстѣ, а потомъ всѣ пять и т. д. При помощи такого секретнаго счета и происходитъ ряда. Китайцы торгуются очень долго. Обычно продавецъ запрашиваетъ чудовищно высокую цѣну, а покупатель даетъ неимовѣрно низкую. Задача комиссіонера состоитъ въ томъ, чтобы свести обоихъ до нормы. Какъ только начинается ряда, поднимается шумъ, крикъ, щелканье на счетахъ. Окружающіе торгующихъ не могутъ уловить сути спора, такъ какъ переговоры идутъ секретно въ рукавахъ, и слышна только перебранка, да расхваливаніе своего товара продавцомъ и порицаніе его покупателемъ.

Случается, что ряда длится день, два и болѣе, при чемъ та и другая сторона стараются какъ можно тщательнѣе замаскировать свои интересы и желанія. Продавецъ не показываетъ вида, что ему нужно продать скотъ, а покупатель не проявляетъ азарта къ покупкѣ. Китаецъ, имѣющій гуртъ скота, будетъ терпѣть убытки отъ несвоевременнаго и недостаточнаго сбыта своего товара, но самъ онъ не пойдетъ предлагать его никому, точно такъ же и китаецъ-покупатель будетъ ждать предложенія, хотя бы ему нуженъ былъ скотъ, какъ говорится, до-зарѣза. Изъ этой бѣды того и другого выручаютъ комиссіонеры, которые повсюду рыщутъ въ поискахъ покупателей и продавцовъ.

Рынки сбыта скота и мяса.

Ближайшими рынками сбыта для скота и мяса съ маньчжурскихъ и монгольскихъ рынковъ закупокъ служатъ города провинцій Сѣверной Маньчжуріи и смежныя области Россіи: Забайкальская, Амурская, Приморская области, Сахалинъ и Камчатка.

Расходъ скота на убой для мѣстнаго потребленія китайскаго населенія городовъ Сѣверной Маньчжуріи не великъ; по даннымъ официальной китайской статистики, потребленіе мяса этого вида домашнихъ животныхъ выражались въ слѣдующихъ цифрахъ.

	1917 г.		1919 г.	
	Число боенъ.	Убито головъ.	Число боенъ.	Убито головъ.
Въ Хэйлунцзянской провинціи .	422	10.190	429	7.168
» Гиринской »	363	25.630	—	28.873

Потребленіе мяса европейскимъ населеніемъ города Харбина и поселками при станціяхъ Кит. Вост. жел. дор., а также размѣры вывоза мяса видны изъ нижеслѣдующей таблицы убоя крупнаго рогатаго скота на главныхъ экспортныхъ бойняхъ полосы отчужденія за послѣднее десятилѣтіе.

	Харбинск.	Хайларск.	Маньчжурск.	Цицикарск.	Куаньченцаск.	Всего
1912	33.098	2,432	6,466	3,282	11,303	6.3213
1913	27.011	4.755	7.003	4.302	15.630	6.7873
1914	20.908	4.670	7.267	3.139	12.057	60.313
1915	25.756	6.809	11.944	8.652	14.403	79.668
1916	37.370	10.886	26.099	16.123	23.904	125.762
1917	32,808	13.951	17.081	6.246	3.776	82.367
1918	24.075	5.927	11.069	4.703	7.734	70.752
1919	24.698	12,985	11.420	3.906	7.707	60.716
1920	20,112	10.272	17.255	3.059	3.243	53.941
1921	20,106	3.551	6.784	2.391	1.614	34.446

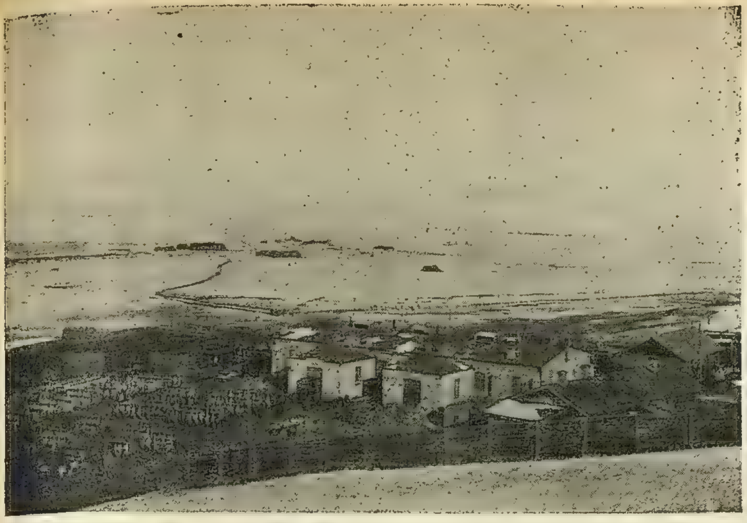
Главнымъ рынкомъ сбыта скота и мяса изъ района полосы отчужденія являются Приморская и Амурская области. Обѣ эти области, въ виду слабаго состоянія своего скотоводства, вынуждены для удовлетворенія потребности городовъ обращаться къ ввозу скота и мяса съ иностранныхъ рынковъ.

Амурская область, по своему географическому положенію, можетъ получать скотъ только изъ Монголіи и изъ сосѣдняго Забайкалья (также преимущественно транзитомъ монгольскій скотъ).

Приморская область въ смыслѣ снабженія мясомъ стоитъ въ болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ Амурская, такъ какъ, кромѣ полосы отчужденія, имѣетъ и другіе рынки закупокъ скота и мяса Корею и порты Китая—Тяньцзинъ, Чифу и, главнымъ образомъ, Циндао.

Ввозъ мяса изъ Забайкальской области въ Приморье производился только до 1915 г. и при современныхъ политическихъ условіяхъ едва ли можетъ скоро возстановиться. Корейскій рынокъ используется Приморской областью только какъ регуляторъ цѣнъ при попыткахъ спекулятивнаго повышенія на владивостокскомъ рынкѣ, но серьезнаго конкурирующаго значенія съ другими имѣть не можетъ по качеству мяса, вслѣдствіе того, что въ продажу поступаютъ, за рѣдкимъ исключеніемъ, рабочіе, нехолощенные быки, такъ какъ кастраціи въ Кореѣ, по религіознымъ предразсудкамъ, почти не производится.

Скоту изъ Китая, разводимому преимущественно въ провинціи Шаньдунъ, Приморская область долгое время отдавала замѣтное предпочтеніе. Да и развитіемъ своимъ Шаньдунская скотопромышленность обязана, главнымъ образомъ, росту городовъ на Дальнемъ Востокѣ и удобству доставки скота морскимъ путемъ. Искусство китайцевъ въ откормѣ скота при стойловой системѣ хозяйства отмѣчалось выше,—экстерьерныя же особенности шаньдун-

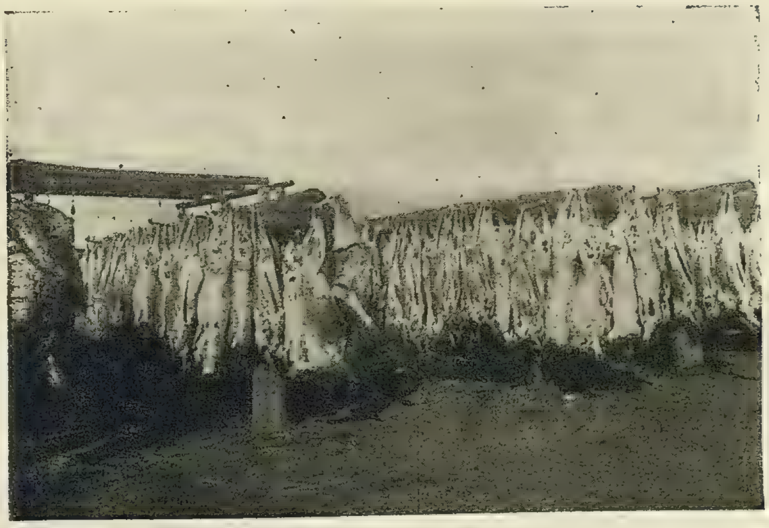


Общій видъ скотобойни въ пос. Маньчжурія въ сезонъ экспорта.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

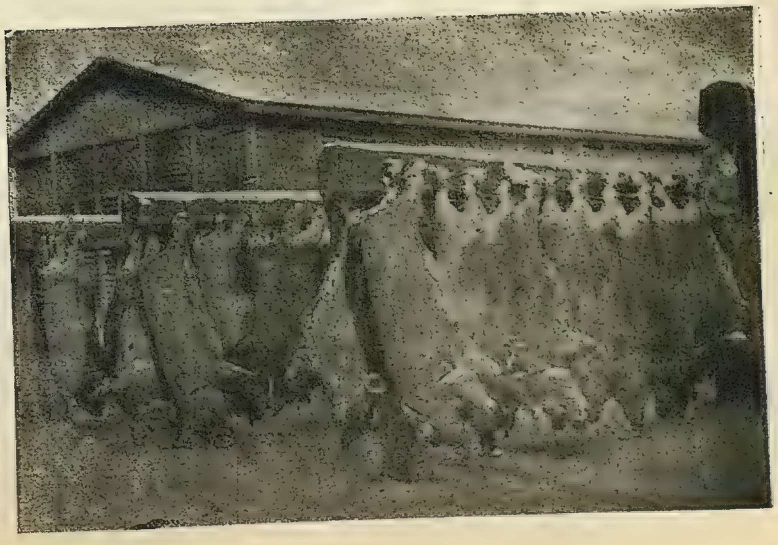
Выморозка баранины на маньчжурской поселковой скотобойнѣ

(Изъ альбома Монгол. Экспед. Мин. Прод.)



Выморозка свиныхъ тушъ на харбинской скотобойнѣ.

(Изъ альбома Монг. Экспедиц. Мин. Прод.).



33

скаго скота, какъ идеально-рабочаго, еще болѣе облегчаютъ задачи откорма. При высокомъ выходѣ мяса (52—58%), крупной тушѣ (13—14 пуд.), обильной жировой поливѣ и равномѣрной прослойкѣ межмышечнаго жира (жировая мраморность) шаньдунское мясо имѣетъ красивый внѣшній видъ, а потому и расцѣнивается на рынкѣ Владивостока, какъ первосортное. Однако, превосходя вкусовыми и питательными качествами мясо скота корейскаго, мѣстнаго и маньчжурскаго, шаньдунское мясо все же значительно уступаетъ мясу монгольскаго скота. Мышца шаньдунскаго скота, какъ рабочаго, гораздо грубѣе и толще, чѣмъ у незнавшаго ярма, упитаннаго степного быка. Поэтому и вполнѣ возможна конкуренція мяса монгольскихъ рынковъ съ болѣе крупной шаньдунской тушей.

Возникшая первоначально, вслѣдствіе спроса на мясо со стороны новыхъ россійскихъ владѣній на Дальнемъ Востокѣ изъ порта Чифу, шаньдунская мясопромышленность съ укрѣпленіемъ нѣмецкаго вліянія на Шаньдунскомъ полуостровѣ перенесена была съ 1899 года въ портъ Циндао. Упрочивъ свое положеніе въ Шаньдунѣ и учтя важное значеніе скотоводческихъ богатствъ, нѣмцы, прежде всего, постарались захватить въ свои руки мясной экспортъ, оборуловавъ въ Циндао въ 1905—1906 гг. экспортную бойню по принятому въ Германіи типу съ холодильникомъ и всякими техническими усовершенствованіями. Отсутствіе въ Чифу пристани и необходимость перегрузки скота и мяса на пароходы съ баржи, неприспособленность пароходовъ къ перевозкѣ живого скота и неудобства ветеринарнаго осмотра на примитивныхъ чифускихъ бойняхъ побудили мясопромышленниковъ перенести экспортъ въ Циндао, а піонеръ этого дѣла—американская фирма Катцъ—Циммерманъ,—построивъ береговой рефрижираторъ въ Циндао и пріобрѣтя пароходъ-рефрижираторъ въ 5,000 тоннъ («Ханаметъ»), стала монополистомъ въ снабженіи Приморской области скотомъ и мясомъ; вывозъ изъ Чифу почти прекратился.

Австралійское мясо доставлялось во Владивостокъ: въ 1906 г.—14,038 пудовъ, въ 1907 г.—15,368 пуд. и въ 1908 г.—10,605 пудовъ. Въ 1906 г. была попытка доставки мяса изъ Америки—5,461 пудъ, а въ 1907 году вывезено было въ Николаевскъ-на-Амурѣ 150 живыхъ быковъ изъ Санъ-Франциско, но пароходъ въ заливѣ де-Кастри сѣлъ на мель, и весь гуртъ пришлось уничтожить. Обращеніе Владивостока къ столь отдаленнымъ рынкамъ закупокъ мяса объяснялось чрезвычайнымъ возрастаніемъ цѣнъ, въ связи съ необходимостью снабжать воинскія части, расквартированныя здѣсь послѣ русско-японской войны, и затрудненіями вывоза изъ Маньчжуріи, вслѣдствіе отсутствія на территоріи дороги въ то время ветеринарнаго надзора. Крупный вѣсъ туши австралійскаго мяса, тщательность укупорки обшивкой въ марлю и холщевые мѣшки каждой туши, въ предохраненіе отъ загрязненія въ пути, производили первое время какъ на потребителей, такъ и на ветеринарный надзоръ во Владивостокѣ благопріятное впечатлѣніе. Но сомнительная санитарная репутація и вкусовые дефекты (пропитываніе аміакомъ за время перевозки въ рефрижираторахъ) ослабили интересъ къ нему. Учрежденіе ветеринарнаго надзора на Кит. Вост. желѣзной дорогѣ (1908 г.) и вызванное этимъ облегченіе условій вывоза скота и мяса изъ полосы отчужденія создали возможность конкуренціи для маньчжурско-монгольскаго мяса, которое уже заняло доминирующее положеніе въ снабженіи городовъ Приморской области.

За послѣднее десятилѣтіе въ снабженіи Приморской области убойнымъ крупнымъ рогатымъ скотомъ и скотскимъ мясомъ (говядина) конкурировали слѣдующіе рынки закупокъ, доставляя въ пудахъ *):

ГОДЫ.	Полоса отчужденія.	Порты Китая.	Корея.	Забайкалье.	Мѣстный скотъ.	ВСЕГО.
1912	430.710	471.428	60.104	94.976	109.688	1.166.906
1913	393.550	557.352	45.832	45.280	116.952	1.158.966
1914	260.490	526.560	96.152	42.688	176.168	1.102.058
1915	354.860	287.664	175.984	4.472	235.224	1.058.164
1916	530.570	29.376	78.512	—	323.096	961.554
1917	544.530	108.948	38.640	—	216.552	908.670
1918	253.660	82.432	33.352	—	140.280	509.724
1919	221.710	78.442	40.456	300	80.354	421.262
1920	132.960	91.411	36.721	—	45.497	306.589
1921	175.872	100	31.000**)	—	25.000**)	231.972

Возрастаніе вывоза изъ полосы отчужденія говядины (въ живомъ видѣ и тушахъ) съ 1915 года объясняется мобилизаціей морского тоннажа во всѣхъ странахъ на нужды войны и повышеніемъ, вслѣдствіе этого, стоимости фрахта. Съ 1916 года шаньдунская мясопромышленность начала замѣтно отклоняться на удовлетвореніе потребностей въ мясѣ другихъ рынковъ; главнымъ потребителемъ стали американскіе гарнизоны на Филиппинскихъ островахъ; были организованы регулярные рейсы съ острова Маниллы пароходовъ-рефрижираторовъ. Съ переходомъ порта Циндао и Цинаньфуской желѣзной дороги въ руки японцевъ, новые хозяева шаньдунскаго полуострова продолжаютъ политику своихъ предшественниковъ въ отношеніи экспорта скота и мяса, но болѣе рѣшительно. Повысивъ стоимость фрахта на Владивостокъ за перевозку живого скота и обусловивъ вывозъ живыхъ животныхъ всякаго рода стѣснительными карантинными мѣропріятіями, они стараются развить вывозъ мяса въ тушахъ и, усиливъ тѣмъ самымъ дѣятельность циндаоской бойни, сохранить у себя кожи и другіе продукты убоя. Увеличеніе потребленія мяса въ самой Японіи, въ связи съ переходомъ арміи на мясное довольствіе, повысило требованіе мяса внутри страны, и цифры вывоза изъ Циндао въ Японію поднялись рѣзко:

	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.
Отправлено тушъ . .	99	82	662	7.656

Такое измѣненіе въ направленіи вывоза шаньдунскаго скота и мяса даетъ возможность упрочить свое положеніе на рынкахъ Приморья маньчжурско-монгольскому мясу, а проведенное Китайской Восточной. жел дор.

---

*) Средній выходъ мяса съ головы взятъ, по принятому въ Приморской области подсчету: для маньчжурско-монгольскаго скота—10 пуд., для скота изъ портовъ Китая—12 пуд., для скота Кореи, Забайкалья и мѣстнаго убоя—8 пуд. Правильнѣе для перваго принять 12 пуд., а для второго—13 пудовъ.

**) Взяты за округленіемъ свѣдѣній, данныхъ Прим. Вет. Инсп. за первое полугодіе.

въ минувшемъ 1921 году пониженіе тарифныхъ ставокъ на перевозки мяса уже вызвало интересъ у мѣстныхъ мясопромышленниковъ къ этимъ рынкамъ и чрезвычайно увеличило желѣзнодорожный экспортъ скота на Уссурійскую дорогу.

На болѣе отдаленные рынки маньчжурско-монгольское мясо (говядина) не вывозилось и разсчитывать на возможность такого экспорта для молодой мѣстной мясопромышленности пока еще трудно. Мѣстные мясозаготовительные аппараты слишкомъ мелки для большихъ операцій, а скотопромышленность требуетъ большого срока для оборота капитала.

Общіе итоги выхода скота и мяса изъ районовъ вліянія Китайской Восточной желѣзной дороги представлены въ слѣдующей таблицѣ:

ВЫВЕЗЕНО	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Въ Приморскую область.										
Жив. скотъ по ж. дор. гол.	1.310	1,217	1.483	10.484	6.447	4.394	4.077	5.489	1.843	5 962
» на пароходахъ . .	7.805	5.153	10.324	7.213	2.891	577	82	219	53	—
Тушъ мяса по жел. дорогѣ	23.568	22,806	14.739	17.782	43.872	49.482	20.248	16.463	11.400	8.456
Итого . . .	32.683	29.176	26.546	35.479	53.209	54.453	24.407	22.171	13.294	14.416
Въ Амурскую область.										
По грунтов. тракт. гономъ	21.371	29.658	4.420	2.170	6.314	3 723	8,451	3.443	9,020	—
» » » тушъ .	2.354	4.463	1.742	7.571	288	3.448	1.021	273	293	671
На парох. живыхъ . . .	24,431	28.233	15 133	8 196	2.498	3.672	—	756	—	—
» по жел. дор. тушъ . .	883	143	4.217	1,080	1.102	3.484	1.119	—	—	—
Черезъ Забайк. транз. жив.	19.181	15.099	8.394	6.124	7.811	—	—	—	1.340	—
Итого . . .	68.170	77.596	33.906	25.141	18.113	14.327	10.591	4.472	10.653	617
Въ Забайкальскую область и дальше по лин. жел. д.	517	4.724	1.348	6.373	8.112	18.175	8.983	10.792	2.140	2.660
Мѣстное потребл. полосы отчужденія	36.954	41.911	39.872	45.058	42.756	40.148	41,385	36.727	26.084	27.691
Итого	138.324	153.407	101,672	112 011	122.190	127 103	85,284	74,162	52.171	45 438

Перевозка скота и мяса по Кит. Вост. ж. д.

Наибольшее количество перевозокъ живого скота по Кит. Вост. ж. д приходилось на мѣстное сообщеніе, а главный вывозъ производился за все время на Уссурійскую линію. Существовавшіе до начала міровой войны ввозъ и транзитъ съ Забайкальской дороги, съ 1914 года замѣтно сократились, а съ 1915 г., какъ видно изъ слѣдующей таблицы, совершенно прекратились:

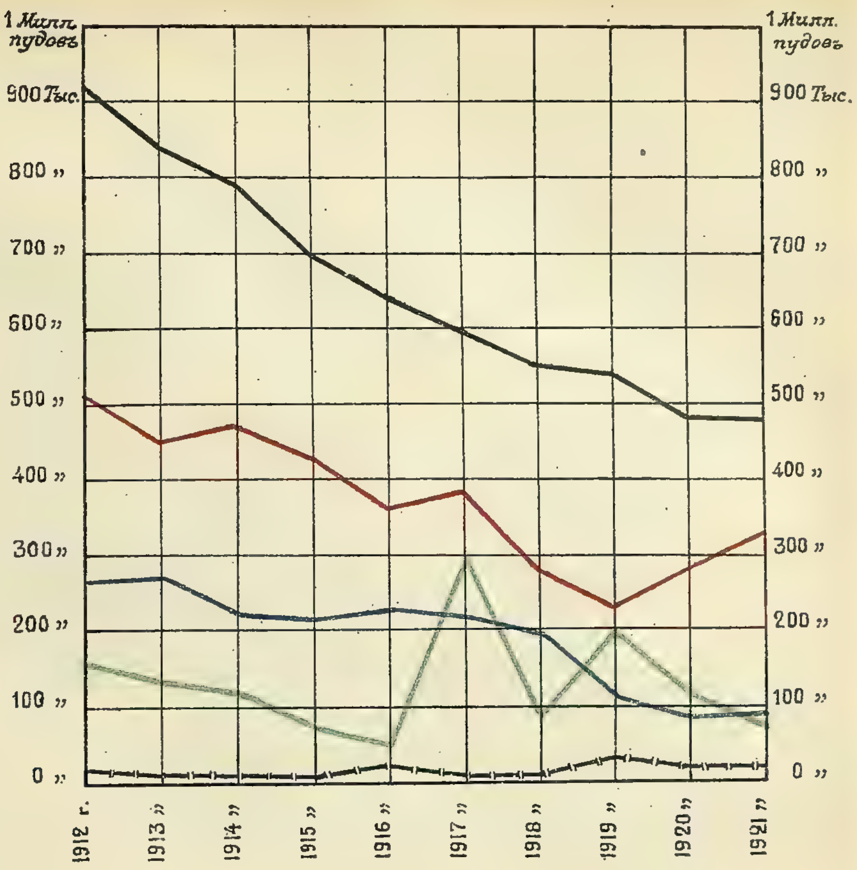
Перевезено живыхъ животн.	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Въ мѣстн. сообщ.	13.507	7.302	15.471	5.975	7.568	10.412	6.723	3.200	8 939	8.948
Вывозъ на Уссурійск. ж. д.	1.310	1.217	1.483	10.484	6.446	4.394	4.077	5.489	1.843	3.504
» » Забайкальск ж.д.	—	—	—	—	—	81	—	—	22	—
» » Юж.-Маньч. ж.д.	3	—	7	25	10	2	5	1	2	27
Ввозъ съ Уссур. ж. д. . .	5	3	13	1	—	1	1	1	1	67
» » Забайк. ж. д .	4.751	8.305	957	176	—	2	—	1	—	—
Транзитъ на Забайк. ж. д.	240	677	321	101	79	3	—	—	—	—
Всего . . .	19.816	17.504	18.253	16.819	14.103	14.895	10.806	8.692	10.807	12.546

Главными станціями по отправленію и прибытію крупнаго рогатаго скота на Китайской Восточной жел. дорогѣ, какъ это видно изъ прилагаемой таблицы, были станціи: Маньчжурія, Хайларъ, Цицикаръ, Харбинъ и Куаньченцзы.

Отправлено штукъ:	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Со ст. Маньчжурія . . .	236	144	852	5.479	1.185	860	789	4	2.527	1.816
» » Хайларъ	8.844	3.146	6.800	3.194	2.223	1.231	846	527	4.233	3.336
» » Цицикаръ	520	303	2.233	2.406	1.202	3.679	2.938	1.773	619	3.922
» » Харб. узла	1.062	1.132	1.663	558	3.249	3.661	3.614	3.649	1.058	1.775
» » Куаньченцзы . . .	1.319	2.058	3.195	2.282	1.341	2 152	856	1.618	814	38
Съ проч. станцій	2.839	1.733	2.219	2.622	4.843	3.306	1.762	1.119	1.555	1.241
Прибыло на станціи:	**1912**	**1913**	**1914**	**1915**	**1916**	**1917**	**1918**	**1919**	**1920**	**1921**
Харб. узелъ	10.504	10.142	11.974	3.919	5.007	7.099	4.096	1.967	3.123	5.630
Цицикаръ	5 049	3.237	2.454	202	143	571	21	35	5.074	15

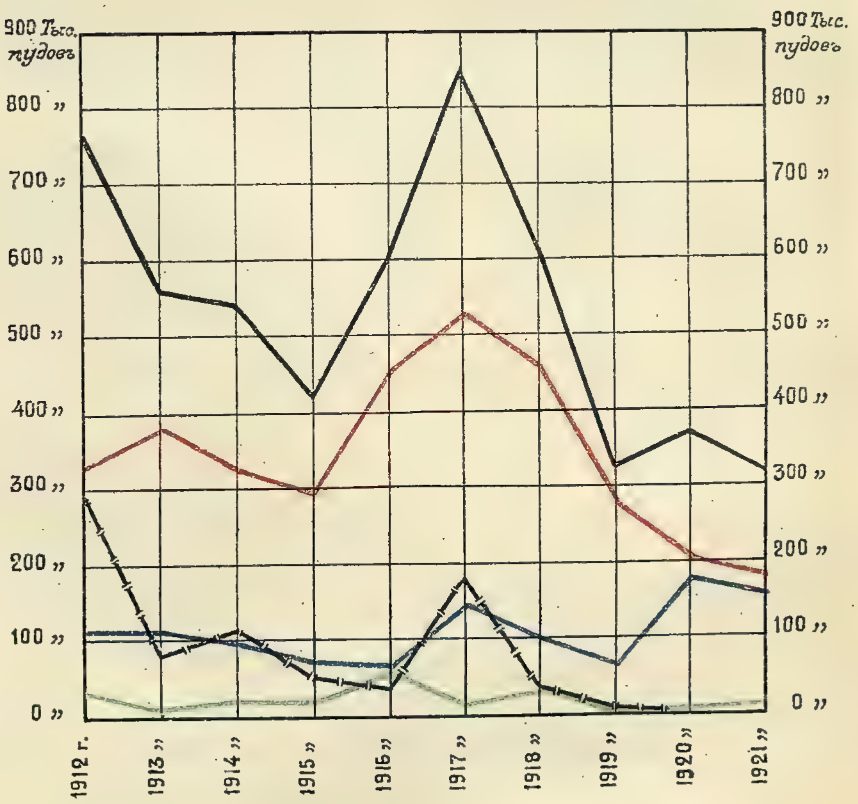
Діаграмма № 29.

Перевозки живого скота по К. В. ж. дорогѣ, съ 1912 по 1921 годъ включительно, въ тысячахъ пудовъ: а) общія; б) крупнаго рогатаго скота; в) лошадей; г) свиней; д) барановъ.



Діаграмма № 30.

Перевозки мясного товара по направленіямъ: а) общія; б) мѣстное сообщеніе; в) вывозъ изъ С. Маньчжуріи; г) ввозъ въ С. Маньчжурію; д) транзитъ.



Наибольшее значеніе, какъ по отправкамъ рогатаго скота, такъ и по важности тяготѣющихъ къ нимъ рынковъ закупокъ имѣли станціи западной линіи—Хайларъ и Маньчжурія. Харбинскій узелъ, помимо крупнаго значенія города Харбина, какъ рынка потребленія мясопродуктовъ, играетъ роль важнѣйшаго распредѣлительнаго пункта.

1921 годъ далъ увеличеніе отправокъ живого скота, несмотря на сокращеніе емкости прежнихъ рынковъ сбыта. Это увеличеніе объясняется пониженіемъ провозныхъ платъ и созданіемъ благопріятныхъ условій для желѣзнодорожной перевозки скота. Соотношеніе станцій отправленія замѣтно измѣнилось. Безпорядки въ Монголіи вызвали сокращеніе отправокъ со станцій Маньчжурія и, отчасти, Хайларъ. Взамѣнъ чрезвычайно увеличились отправки ст. Цицикаръ, грузившей китайскій кормленый скотъ.

Прибытіе въ Цицикаръ скота сократилось, вслѣдствіе паденія спроса изъ Амурской области.

Въ общемъ количествѣ перевозокъ *мясного товара*—скотское мясо (говядина) занимаетъ главное мѣсто.

Всего мясного товара перевозилось по Кит. Вост. жел. дор. въ пудахъ:

1912 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.
756.711	562.589	544.056	420.887	597.279	848.195	609.834	325.687	366.520	322.014

въ томъ числѣ говядины было:

601.706	383.021	369.048	292.955	457.219	518.694	370.791	189.667	311.276	235.089

или въ %%

79,5%	680%	67,8%	62,5%	76,5%	61,2%	60,8%	58.3%	84,7%	730%

Распредѣленіе перевозокъ мясныхъ грузовъ по различнымъ направленіямъ иллюстрируетъ слѣдующая таблица и діаграмма № 30:

Перевезено мяса (пудовъ).	1912 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.
Мѣстное сообщеніе . .	105.342	105.221	95.289	64.226	61.880	140.497	93.270	55.535	169.327	151.394
ВЫВОЗЪ:										
на Уссур. ж. д.	268.097	304.849	266.660	261.364	434.313	491.633	398.185	241.634	195.042	169.566
» Забайк. ж. д. . . .	57.265	63.500	46.757	23.757	8.370	23.194	2.968	20.528	2.065	—
» Южно-Маньчж. . .	65	116	130	296	98	75	51.727	33	—	221
ВВОЗЪ:										
съ Уссур. ж д.	287	290	51	33	61	27	37	37	12	4
» Забайк. ж. д. . . .	26.278	4.863	5209	4.443	292	—	—	—	—	—
» Южно-Маньчж. . .	6.428	550	14.783	17.212	56.489	11.406	24.271	4	69	829
ТРАНЗИТЪ:										
съ Уссур. на Забайк. .	72	36	13	17	25.736	181.364	39.376	7.616	—	—
» Забайк. на Уссур. .	292.877	83.164	115.155	49.539	10.040	—	—	300	5	—
	756.711	562.589	544.056	420.887	597.279	848.196	609.834	325.687	366.520	322.014

Сокращенiе отправокъ мяса въ 1921 г. объясняется неудачами весеннихъ отправокъ мяса въ 1921 г. Понесшiе убытки скотопромышленники предпочли отправлять живой скотъ вмѣсто мяса.

Расходы при перевозкахъ живого крупнаго рогатаго скота и скотскаго мяса, кромѣ стоимости фрахта, слагаются изъ слѣдующихъ сборовъ:

а) Ветеринарные сборы: 1) за осмотръ 1 зол. руб. съ головы взрослыхъ животныхъ и по 40 коп. съ телятъ, 2) за пользованiе карантинными дворами съ взрослыхъ животныхъ—40 коп., съ телятъ—20 коп., 3) прививка противочумной сыворотки—1 р. 50 к., 4) врачебному персоналу при прививкѣ—30 к., итого 3 руб. 20 коп.

б) Поселковые сборы: 1) за вывозъ изъ поселковъ Маньчжурiя, Хайларъ и Цицикаръ въ пользу общественныхъ самоуправленiй по 1 р. съ взрослыхъ животныхъ и по 25 коп. съ телятъ.

в) Китайскiе сборы: 1) со скота, пригоняемаго изъ Монголiи, при продажѣ на мѣстныхъ рынкахъ взыскивается акцизной канцелярiей 8%, т.-е. при оцѣнкѣ быка въ 40 долл.,—3 долл. 20 центовъ; изъ этой ставки 5,1% поступаетъ въ пользу акцизнаго управленiя, а 2,9% отчисляется какъ государственный налогъ; 2) китайская таможенная пошлина въ 1 д. 54 цента съ быка и 33 цента съ теленка, взыскиваемые при убоѣ скота; изъ этой суммы 1 долл. является государственнымъ налогомъ, 40 ц. отчисляется на полицiю и 14 центовъ въ пользу голодающихъ въ Китаѣ. Въ поселкѣ при ст. Маньчжурiя китайская таможенная пошлина взыскивается въ размѣрѣ 5% для скота, поступающаго изъ Монголiи и $3^{2}/_{3}$% со скота, поступающаго изъ Забайкалья, при оцѣнкѣ быка въ 40 долл.; государственный налогъ въ томъ же размѣрѣ—1 долл.—взыскивается отдѣльно.

Расходы по убою на экспортныхъ бойняхъ по линiи Кит. Вост. жел. дор. составляютъ:

	БОЙНИ ВЪ:																													
	Маньчжурiи.						Хайларѣ.						Цицикарѣ.						Харбинѣ.						Куаньченцзы.					
	быка.		коровы.		тел.		быка.		коровы.		тел.		быка.		коровы.		тел.		быка.		коровы.		тел.		быка.		коровы.		тел	
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
За убой	1	50	1	00	—	50	1	50	1	00	—	60	1	50	—	—	—	30	4	00	4	00	1	20	2	00	2	00	—	50
Бойщикамъ	—	50	—	50	—	30	—	70	—	70	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	-
Страховка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 *)	—	—	—	—	—	30 *)	—	—	—	—	—		—	—	—	—

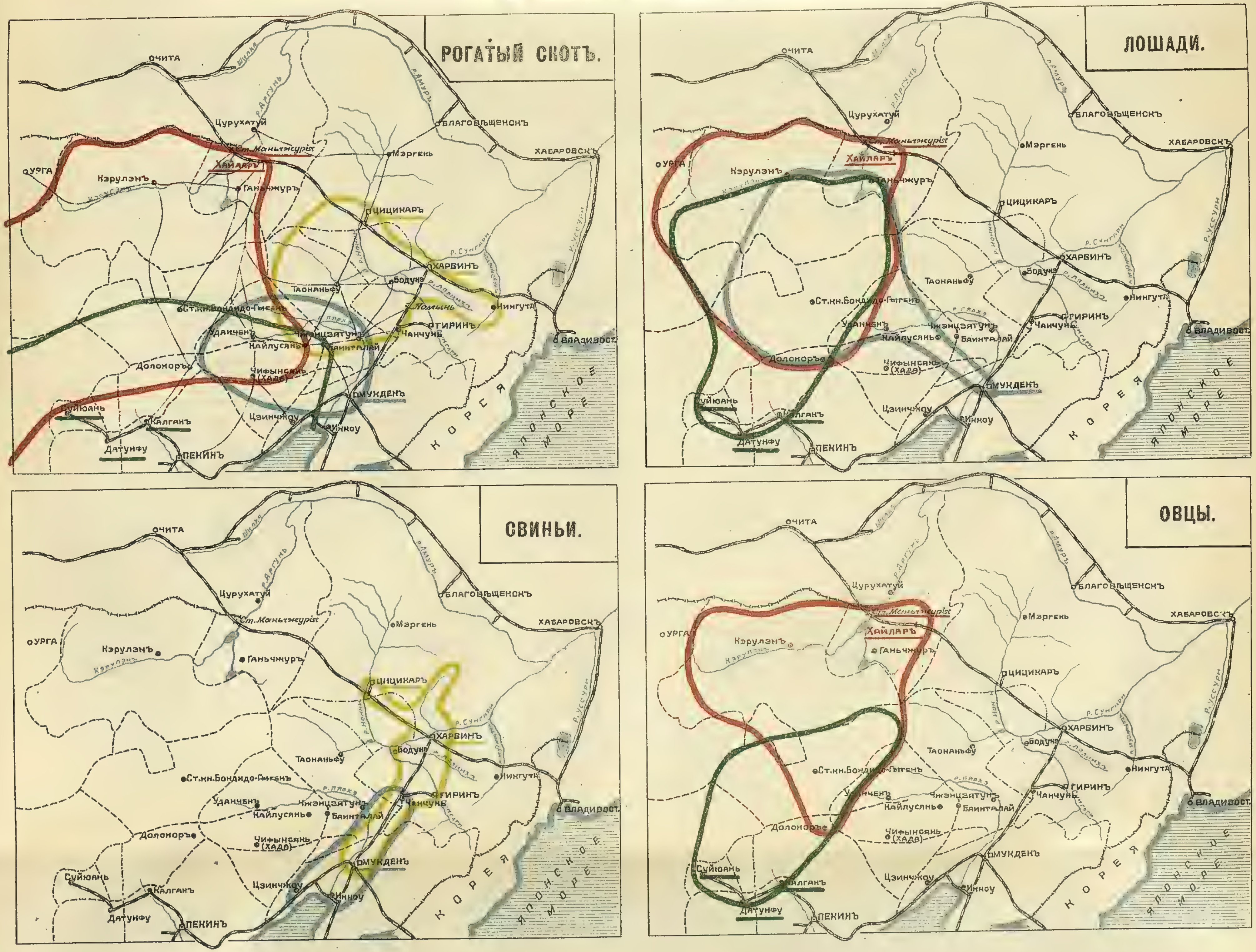
Чрезмѣрность перечисленныхъ сборовъ, составляющихъ въ общей суммѣ до 25% заготовительной стоимости 10—12-пудоваго быка, побудила мѣстные биржевые комитеты возбудить, черезъ подлежащiя инстанцiи, ходатайства о пониженiи ставокъ налоговъ, и въ настоящiй моментъ есть основанiя надѣяться, что ветеринарные и поселковые сборы будутъ понижены, а нѣкоторые изъ китайскихъ налоговъ, какъ сборъ акцизнаго управленiя,—совершенно отмѣнены.

---

*) Выплата за забракованное мясо установлена въ Цицикарѣ по 2 р. 25 к. за пудъ, а въ Харбинѣ—3 руб.

Картограмма № 31.

Районы подгона скота къ важнѣйшимъ рынкамъ по видамъ его:
а) къ Хайлару и Маньчжуріи, б) Харбину и Цицикару, в) Калгану, Датунфуу и Суйюаню, г) къ Мукдену
съ указан [illegible]


РОГАТЫЙ СКОТЪ.
ЛОШАДИ.
СВИНЬИ.
ОВЦЫ.
Очита
Цурухатуй
Ст. Маньчжурія
Хайларъ
Ганьчжуръ
Урга
Кэрулэнъ
Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
Мэргень
Цицикаръ
Харбинъ
Бодунэ
Нингута
Гиринъ
Чанчунь
Таонаньфу
Ст.кн.Бондидо-Гыгенъ
Уданчэнъ
Чжэнцзятунъ
Кайлусянь
Баинталай
Чифынсянь (Хада)
Долоноръ
Мукденъ
Цзинчжоу
Инкоу
Суйюань
Калганъ
Датунфу
Пекинъ
Владивост.
Корея
Японское море
р. Амуръ
р. Аргунь
р. Сунгари
р. Уссури
р. Нонни
р. Ляохэ
Шилка

Послѣдній сборъ введенъ осенью 1920 г. мѣстной администраціей, на основаніи распоряженія отдѣленія главнаго пекинскаго акцизнаго управленія въ г. Цицикарѣ.

Въ виду обременительности этихъ налоговъ для скотопромышленности въ полосѣ отчужденія, мѣры, предпринимаемыя Управленіемъ дороги къ увеличенію перевозокъ, не вполнѣ достигали цѣли, и значительная часть скота поступала на рынки сбыта гономъ. При доставкѣ гономъ, коммерсанты могли обходить крупныя станціи и уклоняться отъ поселковыхъ и другихъ сборовъ, что, на-ряду съ дешевизной стоимости перегона, значительно сокращало расходы. Особенно широко пользовались гономъ съ ближайшихъ рынковъ къ Харбину—изъ Цицикарскаго и Чженьцзятунскаго районовъ. Здѣсь прибѣгаютъ къ желѣзнодорожной перевозкѣ только для крупныхъ, хорошо откормленныхъ животныхъ, чтобы избѣжать обычной при гонѣ потери вѣса. Весь же мелкій и менѣе жирный скотъ доставлялся на ногахъ. Доставка гономъ гурта въ 40—50 головъ изъ Цицикара до Харбина, при двухъ пастухахъ и оплатѣ въ Харбинѣ всѣхъ китайскихъ и городскихъ сборовъ, обходилась до 4 р. на голову, а при прогонѣ изъ Куаньчензцы, не болѣе 2 р. 50 к. съ головы, при чемъ срокъ прогона и въ томъ—и въ другомъ направленіи непревышалъ 8—10 дней. Доставка гономъ къ Харбину крупнаго рогатаго скота съ монгольскихъ рынковъ (Хайларъ и Маньчжурія) не производится, вслѣдствіе опасенія нападеній хунхузовъ въ пути. Съ послѣднихъ рынковъ прогонъ на ногахъ практиковался обычно по трактамъ на Благовѣщенскъ, но и въ этомъ случаѣ, въ условіяхъ торговли мирнаго времени, скотопромышленники, для сокращенія срока перегона, пользовались желѣзнодорожной перевозкой отъ ст. Хайларъ до ст. Цицикаръ.

Можно надѣяться, что съ возобновленіемъ торговли съ Амурской областью—возстановятся и эти перевозки, такъ какъ новыя тарифныя ставки Кит. Вост. жел. дор. для большихъ разстояній уже доказали преимущества желѣзнодорожной перевозки передъ гономъ, а сокращеніе сборовъ китайскаго акцизнаго управленія и другихъ налоговъ создастъ болѣе благопріятныя условія для перевозки скота съ ближайшихъ къ Харбину рынковъ закупокъ. Отрицательныя стороны гона—продолжительность срока перегона, потеря вѣса вслѣдствіе утомленія животныхъ и недостаточнаго подкорма, задержка въ оборотѣ капитала и возможность измѣненія цѣнъ за это время на рынкахъ сбыта—учитываются коммерсантами, а потому, несмотря на сравнительную дешевизну этого способа доставки, гонъ замѣтно сокращается за счетъ перевозокъ по желѣзной дорогѣ.

Правила перевозки скота и мяса по Кит. Вост. жел. дорогѣ.

Нагрузка и пріемъ къ перевозкѣ скота производится на всѣхъ станціяхъ Китайской Восточной желѣзной дороги по ветеринарнымъ свидѣтельствамъ, удостовѣряющимъ состояніе здоровья животныхъ. Уплата провозной платы и дополнительныхъ сборовъ по перевозкѣ крупнаго рогатаго скота, въ количествѣ не менѣе 10 головъ въ мѣстномъ и Южно-Маньчжурскомъ сообщеніяхъ, можетъ быть переводима, по желанію отправителей, на получателя, какъ по накладнымъ именнымъ, такъ и по накладнымъ на предъявителя. Отправку скота станція производитъ не позднѣе 48 часовъ по полученіи заявленія о погрузкѣ. Нагрузка скота производится отправителемъ. Необходимыя для погрузки приспособленія предоставляются дорогою. Принятый къ перевозкѣ скотъ долженъ быть отправляемъ при проводникахъ отъ отправителя въ числѣ не болѣе одного на каждый вагонъ и не менѣе одного на каждые 8 вагоновъ. Къ обязанностямъ проводниковъ относится надлежащее размѣщеніе скота, запираніе дверей вагоновъ и укрѣпленіе рѣшетокъ, кормленіе и поеніе скота и вообще попеченіе о немъ. Проводники скота помѣщаются въ вагонѣ 3 или 4-го класса, а если классныхъ вагоновъ нѣтъ, то имъ отводится помѣщеніе въ служебномъ отдѣленіи поѣзда. Количество находящагося въ вагонѣ съ животными корма не должно превышать 30 пудовъ сѣна, травы и соломы и 4 п. зерновыхъ кормовъ, съ тѣмъ, чтобы приспособленія въ вагонахъ для храненія сѣна и травы дѣлались за счетъ самихъ отправителей. Выгрузка скота производится получателемъ, при чемъ она должна быть окончена не позднѣе 12 часовъ со времени подачи вагоновъ подъ выгрузку. На станціяхъ выгрузки скотъ подвергается осмотру участковыми ветеринарными врачами.

Въ случаяхъ появленія чумы на станціяхъ погрузки и въ прилегающихъ къ нимъ районахъ, пропускъ скота въ мѣстномъ сообщеніи производится съ впрыскиваніемъ передъ отправкой предохранительной дозы сыворотки, а въ предѣлы Россіи—послѣ примѣненія противочумныхъ прививокъ по комбинаціонному методу, или послѣ 21-дневной карантинной обсерваціи. Пріемъ къ перевозкѣ гуртового скота, направляемаго въ Приморскую область и предназначеннаго для немедленнаго убоя, производится при условіи предварительнаго, въ теченіе 2 сутокъ, наблюденія ветеринарнаго врача съ производствомъ не менѣе двухъ разъ поголовной термометріи и впрыскиваніемъ двойной дозы противочумной сыворотки.

Мясныя туши и всякія части ихъ принимаются къ перевозкѣ, какъ въ мѣстномъ сообщеніи, такъ и для экспорта, при условіи заклейменія ихъ на бойняхъ, состоящихъ подъ ветеринарнымъ надзоромъ. Нагрузка мяса въ вагоны допускается только при обшивкѣ внутреннихъ стѣнокъ вагона новыми цыновками, или при обшивкѣ тушъ мѣшками, рогожами или цыновками. Перевозимое въ безперегрузочномъ сообщеніи повагонно мясо можетъ быть отправляемо, по желанію грузохозяевъ, съ подвѣскою тушъ, на устанавливаемыхъ для этой цѣли въ вагонахъ спеціальныхъ приспособленіяхъ—вѣшалкахъ, устройство которыхъ и снятіе по окончаніи перевозки лежитъ на обязанности отправителей и получателей, или производится средствами дороги за счетъ грузохозяевъ.

2. Продукты скотоводства.

Изъ продуктовъ скотоводства въ собственномъ смыслѣ, т.-е. изъ продуктовъ убоя крупнаго рогатаго скота, въ мѣстной и вывозной торговлѣ имѣютъ значеніе: *шкуры*, *скотское сало* и *кишки*. Прочіе продукты убоя скота: боенскій сбой—т.-е. легкія, сердце, печень (такъ-называемое осердіе), головы и ноги (студень), въ большей части расходуются въ пунктахъ убоя

Діаграмма № 33.

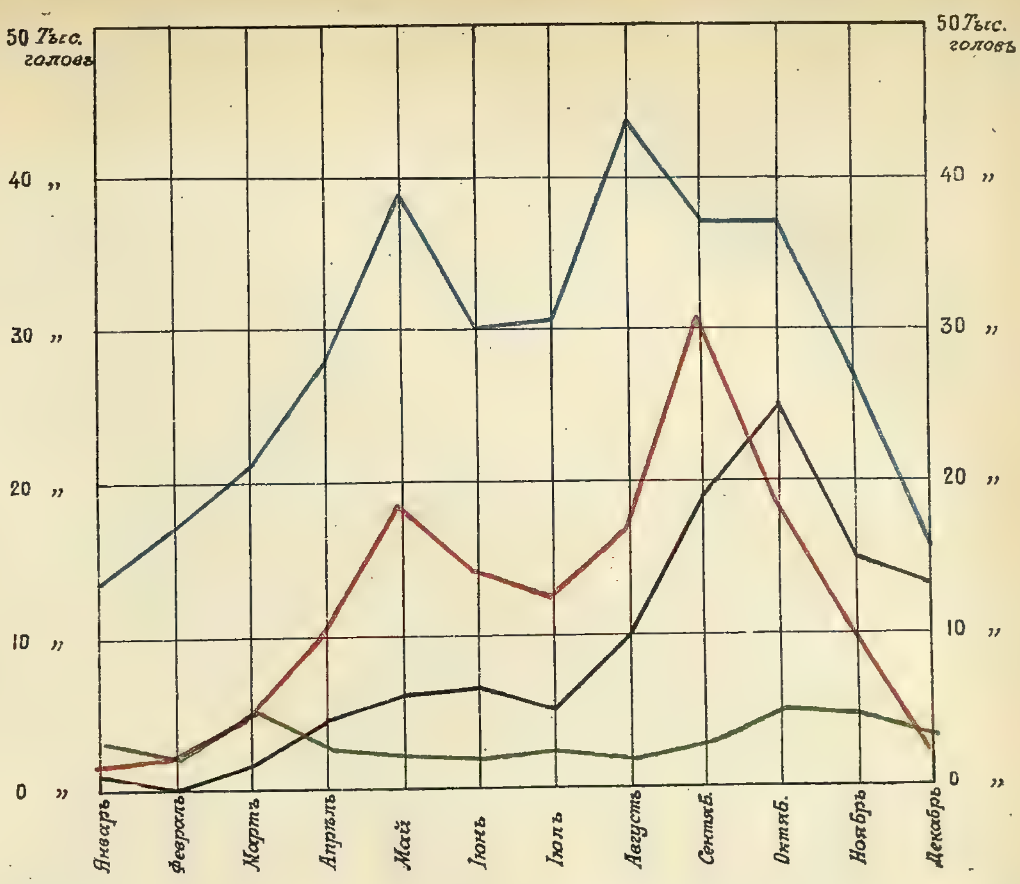
Среднія мѣсячныя перевозки (за 1912—1921 г. г.) разныхъ видовъ живого скота въ тысячахъ головъ.

а—крупный рогатый скотъ

б—овцы

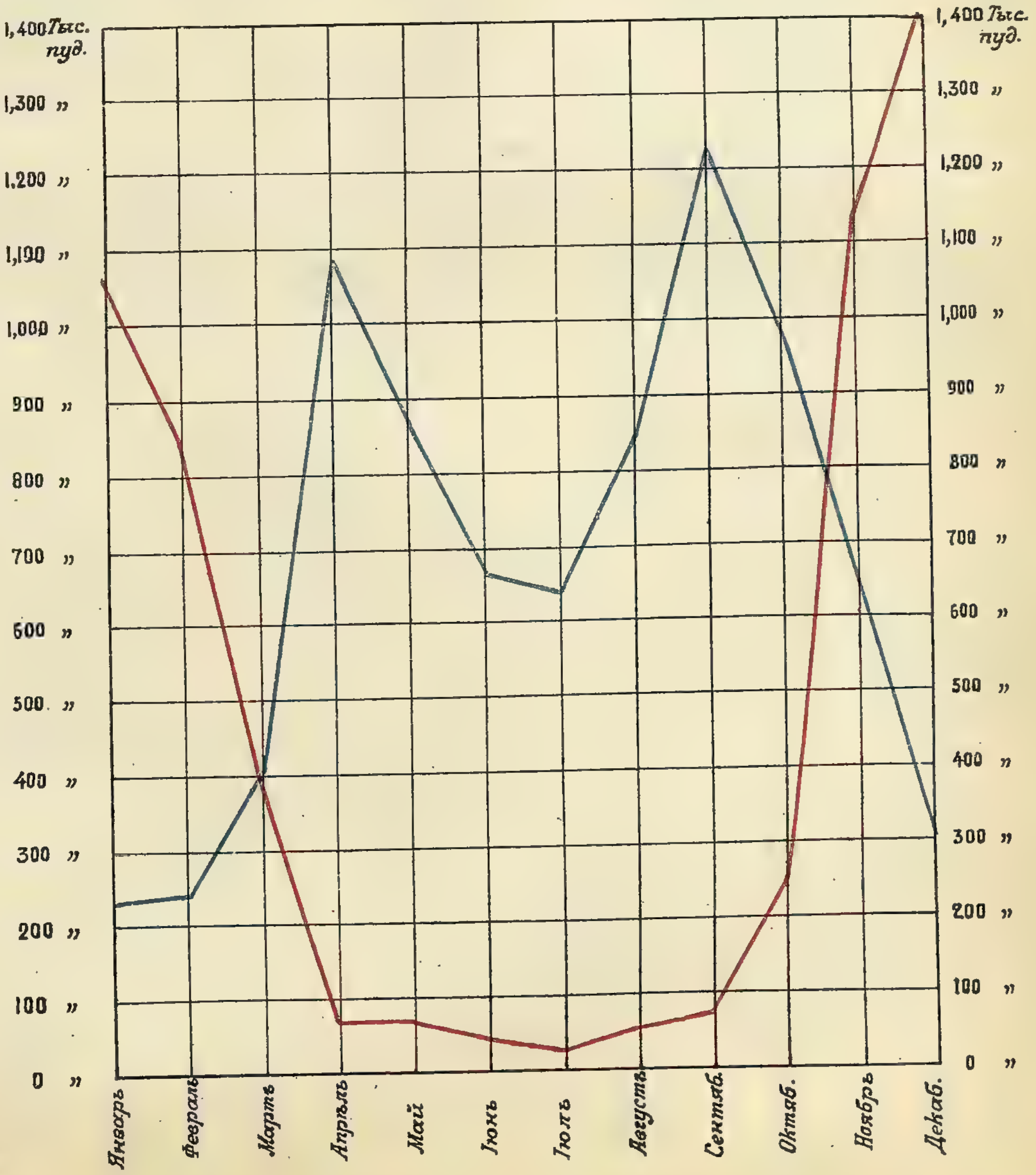
в—свиньи

г—лошади



Діаграмма № 34.

Среднія мѣсячныя перевозки (за 1912—1921 г.г.) живого скота и мясныхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.



скота, для продовольствія бѣднѣйшаго населенія, а боенскіе отбросы (кровь, рога, копыта, кости, требушины и проч.) пока утилизируются въ очень ограниченныхъ размѣрахъ.

Торговля шкурами и кожами.

Въ вывозной торговлѣ наибольшее значеніе изъ продуктовъ убоя скота имѣютъ *скотскія шкуры и кожи*. Центральнымъ рынкомъ для торговли скотскими кожами въ Маньчжуріи является Мукденъ, въ меньшей степени Харбинъ, откуда кожа и распредѣляется по рынкамъ сбыта. Изъ Мукдена, значеніе котораго, какъ рынка, особенно возросло за счетъ Харбина съ 1917 года,—шкуры и кожи вывозятся черезъ Дайренъ въ Японію, небольшая часть отправляется въ порты Китая и еще меньшая закупается иностранными фирмами для вывоза въ Европу и въ Америку.

Несмотря на то, что Китай въ цѣломъ вывозитъ значительныя количества кожъ въ Европу и Америку, маньчжурскій рынокъ въ этомъ экспортѣ фактически почти не участвуетъ. Объясняется это естественнымъ тяготѣніемъ монголо-маньчжурскаго сырья къ портамъ, гдѣ имѣются техническія приспособленія для очистки, сортировки, прессовки и упаковки, т.-е. гдѣ оно приводится въ удовлетворительный для заграничнаго покупателя видъ. А такъ какъ ближайшимъ мѣстомъ для такой обработки кожъ является Тяньцзинъ, то вполнѣ понятно, что большая часть кожъ, предназначенныхъ для вывоза за границу, направляется изъ Монголіи непосредственно на Тяньцзинъ —черезъ Калганъ.

Для сравненія приводимъ таблицу экспорта скотскихъ кожъ по отчетамъ китайской таможни за послѣдніе годы:

ГОДЫ.	Черезъ Харбинъ.	Черезъ Пограничную	Черезъ Маньчжурію	Черезъ Дайренъ.	Черезъ Тяньцзинъ.
	ПУДОВЪ.				
1914	2.642	—	16.353	18.124	130.746
1915	2.193	—	23.721	12.412	158.976
1916	6.373	—	10.764	8.813	131.928
1917	2.517	—	27.673	6.539	65.618
1918	5.994	3.459	—	22.650	49.245
1919 . . .	1.361	25.760	16.320	14.885	64.576
1920	6.329	5.652	1.619	4.522	55.784

Приведенныя цифры показываютъ значительное пониженіе вывоза въ послѣ-военное время. Цѣны на кожи упали во всѣхъ странахъ вывоза, кромѣ Маньчжуріи, гдѣ онѣ хотя и понизились, но не въ такой степени, какъ на другихъ рынкахъ. А такъ какъ монголо-маньчжурскія кожи, по своему качеству, занимаютъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ среди экспортныхъ кожъ, то рынокъ сталъ ихъ принимать менѣе охотно, и Мукденъ въ 1920 году оказался переполненнымъ этимъ товаромъ.

Если конъюнктура рынка нѣсколько и улучшилась въ 1921 году,—въ частности благодаря возобновленію германскаго спроса (Германія была однимъ изъ главнѣйшихъ покупателей кожъ до войны), то это коснулось, главнымъ образомъ, средне-китайскаго сырья—экспортируемаго черезъ Ханькоу и Циндао. Кожи изъ этихъ районовъ тяжелѣе монголо-маньчжурскихъ и лучше въ качественномъ отношеніи. Организованный аппаратъ экспорта уже много лѣтъ здѣсь хорошо налаженъ.

Въ меньшей степени оживленіе, однако, коснулось и монгольскаго сырья: со второй половины 1921 года и въ Маньчжуріи раскупаются запасы кожъ прошлогодняго убоя скота, и заключаются сдѣлки на сырье текущаго сезона. Однако, отправки 1921 года были еще не велики.

Американскій рынокъ и Европа немногимъ увеличили свои закупки; зато увеличился ввозъ въ Японію, и намѣчается постепенное возрастаніе мѣстнаго потребленія, въ связи съ открытіемъ ряда кожевенныхъ заводовъ въ Маньчжуріи и въ Чжилійской провинціи Китая, съ техническими усовершенствованіями дубильнаго дѣла.

Въ частности шкуры маньчжурскаго скота—изъ районовъ стойловаго содержанія—расходятся въ большей части на мелкіе кустарные китайскіе кожевенные заводы, въ большомъ числѣ разбросанные въ городахъ и крупныхъ пунктахъ всѣхъ трехъ провинцій Маньчжуріи. Закупаются эти шкуры большей частью на мелкихъ китайскихъ бойняхъ въ сыромъ видѣ.

Соленыхъ кожъ китайцы не покупаютъ, потому что для ихъ выработки требуется машина, а на китайскихъ заводахъ обработка ведется ручнымъ способомъ.

При покупкахъ сухой шкуры китайцы предпочитаютъ земляную сушку, потому что высушенная такимъ путемъ шкура плотнѣе сушеной на жердяхъ и менѣе вытягивается.

Главное производство на китайскихъ заводахъ—выработка улъ (китайскій сапогъ), для чего требуется ровная толщина кожи; шкуры китайскаго кормленаго быка цѣнятся выше именно потому, что у такого скота кожа одинаковой толщины на спинѣ и на лапахъ; кожа кормленаго быка при кройкѣ даетъ большое число улъ, чѣмъ шкура монгольскаго быка, у котораго на лапахъ шкура значительно тоньше, чѣмъ на спинѣ, и лапы приходится срѣзать. Общее количество поступающихъ на рынокъ Сѣверной Маньчжуріи кожъ отъ убоя и падежа маньчжурскаго скота китайская офиціальная статистика опредѣляетъ для 1919 года въ 87.444 штуки.

Шкуры монгольскаго скота закупаются обычно тѣми же заготовительными отрядами, которые выѣзжаютъ въ Монголію со ст. Хайларъ и Маньчжурія для закупки скота и другого рода сырья. Въ послѣдніе годы, въ силу общихъ политическихъ условій, подвозъ скотскихъ кожъ изъ Монголіи къ линіи дороги значительно сократился и къ перевозкамъ обычно поступаютъ только «бойновыя» шкуры, т.-е. отъ убоя на мѣстныхъ бойняхъ.

Въ нормальныхъ условіяхъ торговли въ Монголіи, закупка скотскихъ шкуръ производится не на серебро, а на товары. Для средней бычьей шкуры эквивалентъ товара составляетъ 1—2 ляна. Обычно же обмѣниваютъ 1 бычью шкуру на 1 пудовый кулекъ муки 3-го сорта русскихъ мельницъ, или на 1 ящ. буды, вѣсомъ около пуда. Коровья шкура расцѣнивается на 65% ниже бычьей тѣхъ же качествъ. Какъ общее правило, для Монголіи принимается, что лѣтняя шкура—іюнь—сентябрь—хуже зимней—октябрь—іюнь,—что объясняется значительнымъ распространеніемъ бычьяго овода (Oesterus bovis), выходъ личинокъ коего, откладываемыхъ подъ кожей у скота, приходится на лѣтніе мѣсяцы; остающіяся отъ нихъ дырки даютъ, такъ-называемую, «свищевку».

При скупкѣ скотскихъ шкуръ на ст. Хайларъ и Маньчжурія принято подраздѣленіе на 1) зимнія временныя, такъ-называемыя, «бойновыя», цѣной до 4 р. 50 к. за сырую и 10 р. за сухую съ пуда; 2) коровякъ и лѣтняя свищевка—цѣна за сырую до 3 р. и сухую до 6 р. пудъ; 3) выростокъ лѣтній—большой и зимній—мелкій не поступаетъ въ продажу въ мороженомъ видѣ; цѣна его около 5 р. пудъ; 4) опоекъ—только лѣтній—монгольскій, такъ какъ убой телятъ на мѣстныхъ бойняхъ ничтоженъ,—оцѣнивается въ 50 коп. штука. Шкуры вѣсомъ въ 1 п. 10 фунт. и выше принимаются какъ бычьи, въ 1 пудъ 4 фун.—какъ коровьи, а меньшаго вѣса—какъ выростокъ.

Иностранныя фирмы при закупкахъ на экспортъ различаютъ товаръ слѣдующихъ трехъ сортовъ:

1) шкуры безъ дыръ, порѣзовъ и подпаринъ; ихъ требуютъ на партію до 80%,

2) шкуры съ 1 или 2-мя порѣзами и подпаринами—ихъ не должно быть болѣе 20%, и

3) болѣе двухъ порѣзовъ—совсѣмъ не берутъ.

Мѣстный тяжелый товаръ—мостовье—шкуры быковъ и посредственный полувалъ,—вѣсомъ въ сыромъ видѣ на 1 п. 20 ф. и безъ изъяновъ, идутъ на мѣстныхъ заводахъ на выдѣлку подошвъ и полувала. Болѣе легковѣсныя яловочныя шкуры коровъ, безъ свищевыхъ дыръ и безъ порѣзовъ и подпаринъ служатъ для выдѣлки мягкаго товара—юфти, главнымъ образомъ мереневой, т.-е. съ рисункомъ, примѣнительно къ требованіямъ монголовъ. Шкуры же съ недостатками, которые нельзя устранить или замаскировать при выдѣлкѣ—значительныя подпарины, порѣзы и изломы—идутъ на выдѣлку болѣе дешоваго товара—сыромяти. Монгольскій опоекъ цѣнности не представляетъ, такъ какъ монголы слишкомъ бѣдны, чтобы долго оставлять теленка подъ матерью. Качество опойка зависитъ отъ продолжительности и обилія питанія теленка молокомъ, а въ монгольскихъ хозяйствахъ, какъ мы выше видѣли, эти условія не соблюдаются. Поэтому и качество шкуры измѣняется: она становится тоньше, волокно дрябнетъ, шерсть отрастаетъ, и шкура пріобрѣтаетъ характеръ выростковъ.

Значительно вредитъ мѣстной шкурѣ и способъ убоя, примѣняемый на мѣстныхъ бойняхъ,—такъ-называемый магометанскій (всѣ бойщики набираются изъ китайцевъ-маньчжуръ, исповѣдующихъ магометанскую религію). По ритуаламъ требуется при убоѣ животнаго, послѣ оглушенія, перерѣзывать кровеносные сосуды шеи поперечнымъ разрѣзомъ для большаго обезкровленія туши. При такомъ способѣ убоя шкура головы остается связанной съ шеей только половинной перемычкой, очень непрочно, потому часто сбрасывается; самый разрѣзъ портитъ цѣлость шкуры. Много роняютъ цѣнность мѣстныхъ шкуръ и условія снятія кожи, особенно въ періодъ экспортной побойки скота, вслѣдствіе примитивности устройства мѣстныхъ боенъ, необходимости работать во дворѣ боенъ при большихъ морозахъ и проч.; всѣ эти факторы, конечно, легко устранимы.

По свидѣтельствамъ ветеринарныхъ врачей Кит. Вост. жел. дороги вывозъ скотскихъ шкуръ изъ полосы отчужденія производился въ слѣдующихъ количествахъ:

Годы.	Маньчжурія.		Хайларъ.		Цицикаръ.		Харбинъ.		Куаньченцзы.		Всего включ. проч. станц.	
	Крупныхъ.	Телячьихъ.	Крупныхъ.	Телячьихъ.	Крупныхъ.	Телячьихъ.	Крупныхъ.	Телячьихъ.	Крупныхъ.	Телячьихъ.	Крупныхъ.	Телячьихъ.
1914 . .	18.314	5.324	9.741	624	890	—	8.472	157	—	—	42.057	6.105
1915 . .	38.487	10.112	18.039	5.283	6.278	—	13.178	11.085	4.684	—	94.591	3.647
1916 . .	27.886	9.059	11.625	5.928	7.620	—	16.058	2.082	8.854	—	95.194	17.069
1917 . .	34.224	1.950	15.656	4.571	7.514	—	16.309	1.340	21.150	—	192.553	7.861
1918 . .	41.484	1.787	50.926	2.874	3.815	—	11.098	170	15.551	—	123.674	4.858
1919 . .	40.833	150	8.634	157	11,434	91	12.096	45	14.320	17	87.317	475
1920 . .	30.837	1.259	15.028	998	278	—	29.542	300	26.974	—	103.540	2.557

Въ 1921 году вывезено 69.403 крупныхъ шкуръ и 1.784 телячьихъ.

По правиламъ перевозокъ скотскихъ шкуръ на Кит. Вост. ж. д., допускается погрузка въ мѣстномъ сообщеніи и при вывозѣ на Южно-Маньчж. ж. д. какъ въ тюкованномъ видѣ, такъ и въ навалъ. Для вывоза въ предѣлы Россіи ветеринарно-санитарныя правила дороги требуютъ производства дезинфекціи или въ пароформалиновыхъ камерахъ на ст. Хайларъ и Маньчжурія, или сулеменіемъ въ чанахъ, сооружаемыхъ за счетъ отправителя, и тюковки пачками отъ 3 до 9 пудовъ, увязанными крестообразно веревкой.

При погрузкахъ какъ сухихъ, такъ и мороженыхъ кожъ взыскиваются слѣдующіе сборы:

За ветеринарный осмотръ и пломбированіе .	15 коп.	со	шкуры.
Поселковые сборы (ст. Маньчжурія и Хайларъ)	6 »	»	»
Китайская таможня	25 цен.	»	»

Жердевая сушка шкуръ при экспортной побойкѣ скота на маньчжурской поселковой бойнѣ.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

Земляная сушка шкуръ при экспортной побойкѣ скота на маньчжурской поселковой бойнѣ.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

Бунты просушенныхъ шкуръ на маньчжурской поселковой скотобойнѣ въ сезонъ экспорта.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

Тюковка шкуръ для погрузки въ вагоны.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

Китайскій акцизный сборъ . . . . 26 коп. со шкуры.
А въ случаяхъ производства дезинфекціи ветеринарнымъ надзоромъ взыскивается по . 30 коп. » »

Стоимость перевозки мороженыхъ кожъ приравнена къ стоимости перевозокъ мороженаго мяса, а перевозка сухихъ кожъ, по дѣйствующему тарифу, производится по ставкѣ—$\frac{1}{8,5}$ коп. съ пудо-версты.

Провозъ отъ Чанчуня до Муктена обходится по 19,1 сенъ съ пуда.

Оптовыя цѣны на скотскія шкуры по сезонамъ закупокъ, по даннымъ харбинской биржи, были за пудъ:

	Въ 1914 г.	Въ 1921 г.
Сухая бычья .	15 р. 00 к.—18 р. 00 к.	12 р. 00 к.—15 р. 00 к.
Сырая » .	6 р. 50 к.— 8 р. 00 к.	8 р. 50 к.— 6 р. 70 к.
Сухая яловая .	14 р. 00 к.—16 р. 50 к.	8 р. 00 к.—12 р. 00 к.
Сырая » .	5 р. 00 к.— 6 р. 60 к.	3 р. 80 к.— 5 р. 60 к.

Торговля и перевозки животныхъ жировъ.

Эта отрасль торговли продуктами убоя скота большого значенія въ вывозной работѣ имѣть пока не можетъ.

Общее количество всѣхъ жировъ, т.-е. сала говяжьяго, бараньяго, свиного, жира рыбьяго—тресковаго, ворвани, земляного воска и прочихъ, перевозимыхъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, показываетъ слѣдующая таблица:

ПЕРЕВЕЗЕНО (пудовъ).	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Мѣстное сообщеніе . . .	47.449	19.156	16.229	19.087	778.490	436.528	38.886	48.641	45.640	28.617
Вывозъ на Уссур. . . .	6.727	8.015	2.165	3.754	4.121	54.906	54.633	28.640	1.942	170
» » Забайк. . . .	9.313	12.114	12.837	52.942	152.802	455.366	5.678	18.092	1.898	—
» » Южно-Маньчж.	—	5	104	20	736	157	32.812	2.077	—	237
Ввозъ съ Уссур.	20.928	9.340	5.297	2.193	12.440	33.776	203	—	1.838	1.222
» » Забайк. . . .	708	531	880	194	30	361	—	—	—	—
» » Южно-Маньчж.	17.181	22.323	28.430	80.352	208.927	133.101	4.884	10.238	18.261	20.889
Транзитъ съ Усс. на Заб.	21.166	36.554	29.797	99.553	188.048	270.879	39.051	4.331	981	—
» съ Заб. на Усс.	1.607	3.123	1.862	1.379	205	60	—	—	—	—
Всего . . .	125.079	111.161	97.601	259.474	1345799	1385194	176.147	112.019	70.560	51.135

Исключивъ въ этой таблицѣ данныя о перевозкахъ жировъ за время войны (1915—1918 гг.), когда перевозилось сало съ рынковъ Шаньдуна, Шанхая и Австраліи, заготовлявшееся различными казенными и общественными организаціями, работавшими на нужды арміи, мы получимъ среднее въ годъ для перевозокъ сала по Кит. Вост. ж. д. кругло въ 100.000 пудовъ. Сумма итоговъ перевозокъ въ мѣстномъ сообщеніи и вывоза опредѣлитъ общее количество выхода сала съ рынковъ полосы отчужденія. По отдѣльнымъ станціямъ экспортнаго убоя, цифры отправокъ сала очень не велики, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ статистики Ветеринарнаго Отдѣла Кит. Вост. ж. д. (въ пудахъ):

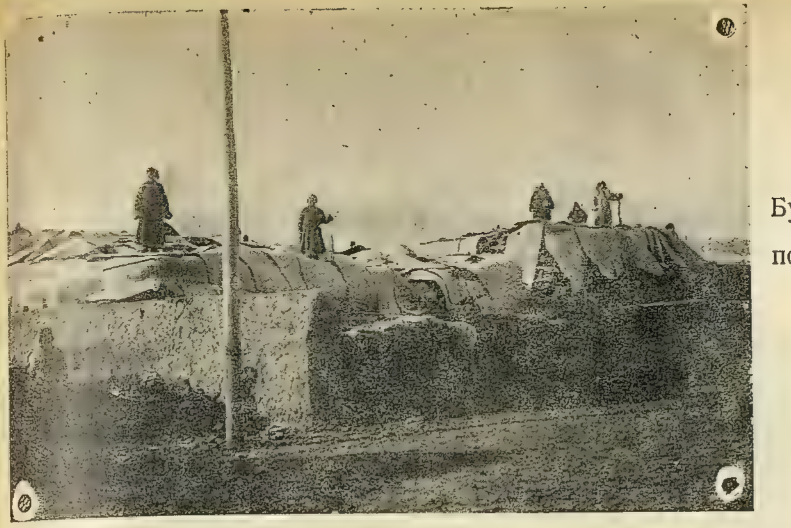
ГОДЫ.	Маньчжурія.	Хайларъ.	Цицикаръ	Харбинъ.	Куаньченцзы.	Всего по линіи.
1914	1.765	699	428	649	4.056	7.597
1915	3.388	957	2.357	9.026	4.852	20.580
1916	5.112	1.323	310	3.920	2.400	13.065
1917	11.122	1.848	4.337	48	1.450	18.805
1918	4.379	3.412	1.460	76.332	85.583	171.888
1919	3.482	1.966	121	19.163	137	24.267
1920	1.357	1.701	109	20	—	3.187

За 1921 годъ отправлено 3.438 пудовъ сала.

Лишь очень небольшая часть животныхъ жировъ идетъ въ непосредственное потребленіе въ мѣстахъ убоя скота и другихъ населенныхъ пунктахъ; главный спросъ предъявляютъ мѣстные мыловаренные заводы на техническое сало. Въ вывозной торговлѣ наибольшее значеніе имѣетъ свиное сало, но экспортомъ занята пока только одна фирма—Англійская Экспортная Компанія. Этой фирмой было вывезено въ Англію и Америку:

	1918 г.	1919 г.
Скотскаго сала	1.388 п.	—
Свиного »	69.793 »	8.672 п.
Техническаго »	3.480 »	10.459 »

Рѣзкое уменьшеніе перевозокъ сала по Кит. Вост. жел. дор. за два послѣднихъ года (1920—1921) находитъ объясненіе въ политическихъ условіяхъ на Дальнемъ Востокѣ въ эти годы, и произошло исключительно за счетъ вывоза на Уссурійскую и Забайкальскую жел. дороги какъ самаго сала, такъ и продуктовъ его переработки.

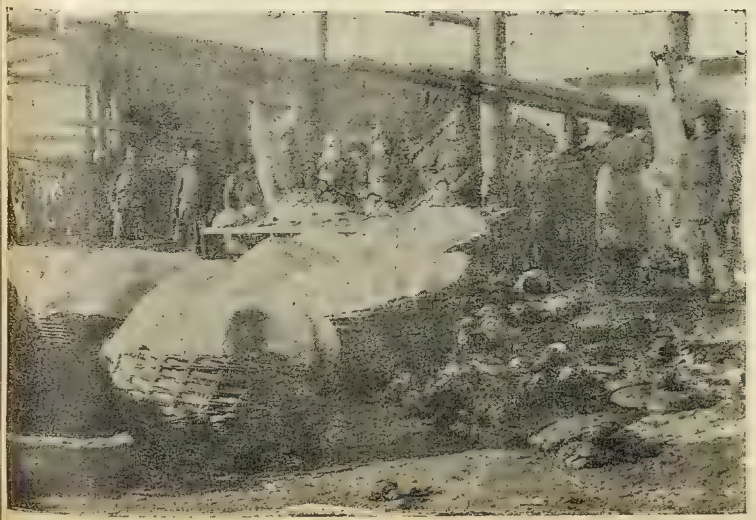


Бунты мороженаго мяса при маньчжурской поселковой скотобойнѣ въ сезонъ экспорта.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

Боенскіе отбросы въ сезонъ экспорта на маньчжурской поселковой скотобойнѣ.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).



Упаковка сала-сырца на маньчжурской поселковой скотобойнѣ.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

Тарифъ на перевозку сала установленъ въ размѣрѣ $^1/_{8,5}$—$^1/_{10}$ коп. съ пудоверсты.

Оптовыя цѣны на животные жиры, по даннымъ харбинской биржи, при нормальныхъ условіяхъ торговли колебались въ слѣдующихъ размѣрахъ:

	1914 г.	1921 г.
Сало скотское—сырецъ . . .	2 р. 80—3 р.	2 р. 30—4 р. 20 к.
» свиное чистое	— —	7 р. 20—10—14 р.
» топленое чистое	5 р. 20—5 р. 80 к.	6 р. 50—7 р. 50 к.
» свиное	— —	» »
» топленое	5 р. 50—6 р.	6 р. 50—7 р. 50 к.
сало кусковое 1 сортъ . . .	5 » 50—6 »	9 — 13 р.
» » 2 » . . .	— —	6 р. 50—7 р. 50 к.

Торговля и перевозки кишекъ.

Вывозъ кишекъ изъ полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дор. начался еще до учрежденія на К. В. ж. д. ветеринарнаго надзора. Піонеромъ въ экспортѣ этого продукта убоя скота выступила германская фирма Луи Зальмъ черезъ своего довѣреннаго въ Хайларѣ, г-жу Браунъ. Скупая по договору съ поселковымъ самоуправленіемъ за опредѣленную плату кишки всѣхъ поступающихъ на убой животныхъ, фирма имѣетъ при скотобойнѣ свое отдѣльное помѣщеніе для промывки и предварительной очистки кишекъ отъ сала и отъ шлема (верхняя оболочка), а на своемъ заводѣ (вблизи бойни) подготовляетъ товаръ къ требованіямъ экспорта. Бараньи кишки отправляютъ на вывозъ въ соленомъ видѣ, а скотскія солятъ только зимой; лѣтомъ же ихъ сушатъ на солнцѣ, надуваютъ и когда онѣ просохнутъ—рѣжутъ, вальцуютъ и наматываютъ по сортамъ на катушки.

На станціи Маньчжурія кишечная при бойнѣ арендована особымъ кооперативомъ мясоторговцевъ и скотопромышлениковъ, также имѣющихъ свой заводъ въ поселкѣ.

При харбинской бойнѣ кишечная сдана частному подрядчику-китайцу, который сбываетъ ихъ бѣднѣйшему населенію Фуцзядяна, какъ дешовый пищевой продуктъ. До войны и при харбинской бойнѣ былъ оборудованъ кишечный заводъ для заграничнаго экспорта.

Вообще послѣдняя война подорвала экспортъ этого сырья, такъ какъ вывозъ, особенно бараньихъ, кишекъ производился почти исключительно въ Германію. Съ прекращеніемъ экспорта въ Германію, началъ налаживаться вывозъ въ Америку и Англію—Англійской Экспортной Продуктной Компаніей,—но въ небольшихъ размѣрахъ.

Объ общемъ количествѣ кишекъ, поступающихъ къ перевозкѣ по Кит. Вост. жел. дор., даетъ представленіе слѣдующая таблица вывоза *кишекъ*, по даннымъ Ветеринарнаго Отдѣла Китайской Восточной желѣзной дороги за послѣдніе годы (въ пудахъ):

	Маньчжурія.		Хайларъ.		Цицикаръ.		Харбинъ.		Со всѣхъ станцій.	
	Солен.	Сух.	Солен.	Сух.	Солен.	Сух.	Солен.	Сух.	Солен.	Сух.
1914	—	438	842	170	449	5	639	479	2.396	1.092
1915	100	3.335	905	—	417	6	814	151	5.592	3.492
1916	5.265	129	1.080	16	915	10	733	423	7.993	578
1917	34	123	533	2.000 морож.	1.838	8	797	—	6.644	141
1918	3.388	—	581	—	120	1	1.046	477	5.877	478
1919	555	—	454	10	227	—	1.032	82	2.343	92
1920	120	—	141	20	185	--	30	20	476	40

Въ 1921 году всего было вывезено 1.666 п. соленыхъ кишекъ и 274 пуд. сухихъ.

Въ самое послѣднее время Германія возобновляетъ торговыя сношенія съ полосой отчужденія по вывозу кишекъ; въ Харбинъ и на западную линію уже прибыли представители германскихъ фирмъ, и возстановлено представительство прежнихъ русскихъ фирмъ, работавшихъ на заграничные рынки.

Боенскіе отбросы.

Утилизаціи отбросовъ на скотобойняхъ въ полосѣ отчужденія Китайской Восточной жел. дор., кромѣ скотобойни Англійской Экспортной Компаніи, пока нѣтъ. Только названная фирма, затративъ большой капиталъ на оборудованіе своей скотобойни, имѣетъ при ней почти всѣ техническія приспособленія для утилизаціи боенскихъ отбросовъ и используетъ всѣ животные остатки отъ поступающаго на убой скота. За время своей работы фирма вывозила въ Америку и въ Англію:

Кровяную муку въ 1919 г.—2.008 пуд., въ 1920 г.— 1.025 пуд.
Костяную » » 1919 »—7.330 » » 1920 »— — »
Кости . . . . въ 1919 »— 75 » » 1920 »—25.050 »

и въ меньшихъ количествахъ костяное масло, рога, копыта, хвосты скотскіе, костный мозгъ, сухожилія.

На другихъ скотобойняхъ утилизаціи отбросовъ нѣтъ. Только при харбинской городской скотобойнѣ производится утилизація тушъ, забракованныхъ вслѣдствіе заразныхъ болѣзней животныхъ, и отдѣльныхъ ихъ частей—перетопкой на сало.

Здѣсь же, съ 1919 г. открытъ извѣстной фирмой «Н-ки Л. Ш. Скидельскаго» кровесушильный заводъ. Эта фирма, имѣя на станціи Океанская, Уссурійской желѣзной дороги, фанерный заводъ и нуждаясь для протравы фанеры въ альбуминѣ, вынуждена была, съ прекращеніемъ подвоза дешоваго германскаго альбумина, организовать альбуминное производство на мѣстѣ. Харбинскій заводъ работаетъ пока кустарнымъ способомъ, выпуская въ годъ кругло до 3.000 пудовъ кровяного порошка. Собираемая для этой цѣли кровь при убоѣ скота просушивается на желѣзныхъ противняхъ, лѣтомъ—прямо на солнцѣ, а зимой—въ особомъ отапливаемомъ помѣщеніи, и пропускается для размельченія черезъ ручную мельницу. Въ этомъ видѣ—кровяной мукой—продуктъ и вывозится на станцію Океанскую. Фирма намѣрена расширить производство, организовать скупку крови на всѣхъ экспортныхъ бойняхъ и ввести на своемъ заводѣ необходимыя техническія усовершенствованія.

Изъ другихъ боенскихъ отбросовъ только перевозки костей имѣютъ небольшое значеніе въ вывозной торговлѣ.

На этотъ видъ сырья предъявляетъ спросъ Японія, используя кости для удобренія полей.

Всего было вывезено кости (въ пудахъ):

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Ст. Маньчжурія	—	—	—	2.557	—	—	3.034	—
› Хайларъ	—	—	—	—	—	—	—	—
› Цицикаръ	—	—	—	1.950	570	—	3.735	—
› Харбинъ	1.385	11.471	32.502	—	23.200	10.855	25.950	31,285
Всего, включая и проч. станціи	2.735	11.506	33.031	57.361	26.965	10.848	29.690	31 330

Перевозки *копытъ и роговъ* въ вывозной торговлѣ совсѣмъ не имѣютъ значенія—цифры вывоза для послѣднихъ лѣтъ по ветеринарнымъ свидѣтельствамъ составляли въ пудахъ:

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Изъ Харбина:								
Копытъ	—	1.850	1.430	—	2 865	55	—	—
Роговъ	—	455	690	—	733	71	35	107
Со всей линіи.								
Копытъ	—	217	1.485	695	2.890	55	1.600	6
Роговъ	885	964	1.127	2.169	1.024	873	73	338

Погрузка сырыхъ животныхъ продуктовъ для вывоза за границу разрѣшается со всѣхъ станцій Китайской Восточной желѣзной дороги. Въ предѣлы Россіи топленое сало поступаетъ безпрепятственно, а кишки—при условіи полученія ихъ на бойняхъ, состоящихъ подъ ветеринарнымъ надзоромъ. Сало-сырецъ допускается къ погрузкѣ и перевозкамъ въ ящикахъ, бочкахъ, корзинахъ или зашитыми въ плотныя новыя рогожи или полотно. Соленыя кишки—въ калкахъ и бочкахъ. Сухія—въ ящикахъ и тюкахъ.

Рога и копыта допускаются къ перевозкамъ исключительно въ высушенномъ видѣ, очищенными отъ мягкихъ частей, въ упаковкѣ и въ навалъ.

Кости животныхъ принимаются къ перевозкѣ только очищенными отъ мягкихъ частей и высушенными.

* * *

IX.

Свиноводство. Птицеводство. Рыболовство.

1. Свиноводство.

Районы разведенія свиней.

Въ районахъ интенсивнаго земледѣлія главное мѣсто изъ отраслей животноводства занимаетъ промышленное свиноводство. Свинья выгоднѣе другихъ животныхъ превращаетъ зерновой кормъ а также малоцѣнныя растительныя вещества и отбросы хозяйства въ болѣе цѣнные продукты,—какъ мясо и сало. При низкихъ цѣнахъ на зерно въ Маньчжуріи и при обезпеченности сбыта свинины, превращеніе зерна въ мясо является наиболѣе естественнымъ въ условіяхъ мѣстнаго китайскаго хозяйства, и районы свиноводства расширяются по мѣрѣ развитія въ краѣ земледѣльческой культуры.

Поэтому старожилое населеніе Гиринской провинціи вдоль южной линіи К. В. ж. д. и окружающіе Харбинъ уѣзды Хэйлунцзянской провинціи наиболѣе богаты свиноводствомъ, а въ скотоводческихъ хозяйствахъ номадовъ западной линіи дороги свиноводству совершенно нѣтъ мѣста.

Слѣдующая таблица, гдѣ представлено распредѣленіе свиней по земледѣльческимъ районамъ, ярко отражаетъ закономѣрную зависимость этого распредѣленія отъ интенсивности организаціи земледѣлія (Діаграмма № 28):

РАЙОНЫ.	Жителей на 1 кв. версту.	Число свиней (тыс. головъ)	% общ. состава стадъ.	Свиней на 100 шанъ посѣва.
Барга	0,29	—	—	—
Цицикарскій	2,6	66,9	30,9	12,6
Нижне-Сунгарійскій . .	13,8	125,9	39,3	9,8
Восточный	14,2	71,1	33,6	8,8
Бодунэскій	23,6	185,6	33,8	14,0
Аньдинскій.	27,7	509,3	47,1	20,7
Харбинскій.	57,7	370,1	51,5	27,4
Южный	87,7	899,4	67,2	44,7

Къ станціямъ Китайской Восточной жел. дороги тяготѣетъ торговля свиньями не только перечисленныхъ районовъ, но почти цѣликомъ всѣхъ уѣздовъ Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій, населеніе которыхъ имѣетъ около 3.200,000 свиней.

Относительно качества разводимыхъ въ Китаѣ свиней, т.-е. породы, экстерьерныхъ особенностей, живого вѣса и т. п. въ научной литературѣ свѣдѣній очень мало. Большинство изслѣдователей свиноводства считаетъ кровь китайской свиньи главнымъ и даже единственнымъ источникомъ улучшенія всѣхъ англійскихъ породъ и польско-китайской породы, выведенной въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣв. Америки.

Разведеніе домашнихъ свиней, какъ извѣстно, началось очень давно въ Китаѣ (за 3000 лѣтъ до Рожд. Христ.), но и при такомъ долголѣтнемъ опытѣ, несмотря на крупные размѣры этой отрасли сельскаго хозяйства, свиноводство является отраслью, на улучшеніе которой не обращается должнаго вниманія, хотя возможности улучшенія мѣстныхъ свиней очень велики.

Черной масти, невысокаго роста, на тонкихъ короткихъ ногахъ, съ маленькой головой, удлиненной въ носовой части, и широкими ушами, сѣдлистой спиной и отвислымъ достигающимъ земли брюхомъ,—маньчжурская свинья, по внѣшности своей, очень непривлекательна.

По продуктивности же она отличается большой плодовитостью (12—14 поросятъ), скороспѣлостью (годны для скрещиванія съ 6 мѣсяцевъ), но плохой способностью къ откармливанію, вслѣдствіе медленнаго тѣлеснаго развитія. Откормленныя свиньи не достигаютъ болѣе 8 пудовъ живого вѣса и даютъ твердое зернистое сало и тощее грубое мясо. Обычно на рынокъ поступаютъ свиньи со среднимъ откормомъ въ 5 пудовъ живого вѣса, а выходъ убойнаго вѣса практики принимаютъ въ 32 фунта на 1 пудъ, т.-е. 80%.

Такую способность къ откорму китайцы считаютъ высокой, и эти требованія предъявляются скупщиками свиней для экспорта.

Въ отношеніи ухода маньчжурскія свиньи очень неприхотливы. На третьемъ мѣсяцѣ подсоснаго періода ихъ начинаютъ подкармливать жидкой кашицей изъ чумизы или остатками, которые даетъ приготовленіе бобоваго сыра. Помѣщеніемъ служитъ низкій, съ узкой лазейкой, вмѣсто двери, хлѣвъ, въ которомъ свиньи проводятъ дни и ночи, пока на поляхъ не убранъ хлѣбъ. Послѣ уборки хлѣбовъ свиней выгоняютъ на поля, гдѣ въ поискахъ корма онѣ проводятъ цѣлые дни, а дома получаютъ лишь кухонные отбросы и пойло изъ гаоляновой мякины. Такое пастбищное содержаніе, обусловливая нормальное крѣпкое развитіе и помогая образованію массивныхъ мускуловъ, подготовляетъ животныхъ къ спеціальному откорму, увеличивая ихъ способность къ использованію зерновыхъ кормовъ, и предохраняетъ отъ болѣзненнаго ожиренія во время откорма. Спеціальный откормъ длится обычно 2—3 мѣсяца и состоитъ въ дачѣ дробленыхъ бобовъ, зеренъ гаоляна, жмыховъ или барды. Откормъ жмыхами и бардой неблагопріятно вліяетъ на качество мяса и сала, дѣлая ихъ рыхлыми.

Рынками закупокъ свиней являются деревни до 100 и болѣе верстъ отъ пунктовъ убоя и станцій погрузки, куда свиньи доставляются обычно гономъ.

Организація торговли свиньями находится исключительно въ рукахъ китайскихъ коммерсантовъ, черезъ своихъ компрадоровъ устанавливающихъ связь съ рынками закупокъ и доставляющихъ свиней къ рынкамъ перепродажи. Цѣны при закупкахъ опредѣляются по убойному вѣсу въ живомъ видѣ и колеблются въ зависимости отъ спроса, сезона и отдаленности рынка отъ пункта убоя, въ предѣлахъ отъ 4 до 6 рублей за пудъ мяса.

Убой свиней достигалъ въ нѣкоторые годы до 900.000 головъ. Изъ этого количества наибольшая часть шла въ потребленіе туземнаго населенія, охотно покупающаго свиное мясо.

По офиціальной статистикѣ, было забито свиней:

на 422 бойняхъ Хэйлунцзянской провинціи въ 1917 г. . 133.144 головъ.
1919 г. . 125.995 »
на 363 бойняхъ Гиринской » 1919 г. . 678.785 »

На большихъ скотобойняхъ полосы отчужденія шелъ убой свиней для потребленія главныхъ населенныхъ пунктовъ и для экспорта въ Приморскую область.

Дѣятельность главныхъ скотобоенъ на территоріи дороги по убою свиней и вывозу свинины видна изъ слѣдующихъ данныхъ статистики Ветеринарнаго Отдѣла Кит. Вост. жел. дороги:

Вывезено свиней въ годы.	Маньчжурская.	Хайларская.	Цицикарская.	Харбинская.	Куаньченцзская.	Мелкія бойни.	Рефрижераторъ Анг. Эксп. К-о.	ВСЕГО.
1912	35	60	761	22.587	4.290	1.258	—	28.230
1913	97	50	418	25.865	4.331	3.624	—	34.495
1914	201	55	498	21.436	4.918	4.118	—	31.171
1915	345	33	521	21.660	3.786	6.794	—	33.139
1916	341	—	666	31.971	3.995	9.513	—	46.486
1917	523	224	1.987	33.916	2.740	9.310	22.756	69.469
1918	575	702	1.816	37.397	1.906	10.917	48.092	102.107
1919	820	38	1.897	24.523	1.890	11.343	9.300	40.260
1920	41	2	866	12.227	868	3.604	750	17.519
1921	296	44	1.207	1.498	1.385	3.631	—	8.061

Перевозки свиней по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Въ общемъ количествѣ домашнихъ животныхъ, перевозимыхъ по Кит. Вост. жел. дор. поштучно, перевозки свиней занимали первое мѣсто, выражаясь въ слѣдующихъ цифрахъ:

Перевезено (головъ).	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Всѣхъ домашнихъ животныхъ	87.954	84.215	72.910	66.061	77.721	71.562	58.197	58.854	47.068	41.612
Въ томъ числѣ свиней	51.201	52.672	41.881	40.859	43.868	45.511	37.456	2.267	15.766	16.832
% %	58,2%	62,5%	57,4%	61,9%	56,4%	63,5%	64,3%	34,4%	33,4%	40,4%

Въ отношеніи направленія перевозокъ свиней—мѣстное сообщеніе и вывозъ на Уссурійскую линію давали за разсматриваемый періодъ почти одинаковыя цифры, какъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Мѣстное сообщеніе	30.110	29.372	21.933	19.800	17.806	25.420	26.775	9.444	8.724	9.525
Вывозъ на Уссурійскую ж. д.	21.091	23.300	19.948	21.059	25.674	17.091	10.681	10.823	7.036	7.307
» » Забайкальскую ж. д.	—	—	—	—	388	—	—	—	—	—

Наибольшій вывозъ свиней даетъ южная линія Кит. Вост. жел. дор., проходящая по густо заселеннымъ уѣздамъ Гиринской провинціи до границъ Мукденской провинціи.

Восточная линія имѣетъ только одинъ сравнительно крупный пунктъ погрузки—ст. Имяньпо, а съ западной линіи отправленіе свиней производятъ только станціи хлѣбныхъ районовъ Аньда, Маньгоу и отчасти Цицикаръ, давая для послѣдней станціи замѣтное нарастаніе цифры погрузокъ:

Отправлено свиней (головъ).	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
ЮЖНАЯ ЛИНІЯ:										
Куаньченцзы	8.909	10.060	10.436	11.788	14.482	9.842	4.020	1.586	4.560	4.006
Бухай	869	—	402	707	747	1.132	120	—	—	—
Яомынь	11.599	13.134	9.556	6.925	6.081	7.383	3.995	1.208	2.216	1.162
Лаошаогоу	2.647	3.487	2.510	2.149	1.639	1.532	746	144	982	921
Санчахэ	914	7.944	4.688	5.506	4.497	732	950	545	562	492
Цайцзягоу	2.123	2.468	2.465	2.706	4.036	7.505	4.400	768	1.584	1.464
Шуанченпу	11	—	43	320	231	318	3.475	—	—	143
ВОСТОЧНАЯ ЛИНІЯ:										
Имяньпо	628	2.048	1.890	2.996	3.950	4.880	5.129	4.334	1.031	1.749
ЗАПАДНАЯ ЛИНІЯ:										
Маньчжурія	79	—	5	—	35	—	—	37	2	—
Хайларъ	—	4	35	—	—	—	—	—	—	—
Цицикаръ	44	—	—	15	185	233	364	529	563	1.441
Аньда	—	—	—	—	96	130	1.234	—	—	218
Маньгоу	314	752	2.112	2.349	2.355	4.985	5.179	—	—	1.897
Дуйциньшань	26	—	147	150	447	2	130	—	—	—
ХАРБИНСКІЙ УЗЕЛЪ	13.636	11.171	7.319	4.832	5.049	3.312	7.166	8.842	3.362	2.624

Главнѣйшими станціями по прибытію свиней являются—въ мѣстномъ сообщеніи—Харбинскій узелъ, какъ главный пунктъ потребленія свинины, и крупные поселки при станціяхъ восточной и западной линій.

Прибытіе.	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
ХАРБИНСКІЙ УЗЕЛЪ	28.765	26.383	14.470	16.167	12.999	18.751	17.232	2.810	4.795	5.328
Пограничная	613	868	1.088	2.218	3.380	3.786	5.918	4.421	1.505	1.495
Ханьдаохэцзы	88	948	603	—	590	713	551	42	167	510
Хайларъ	26	105	69	215	458	120	355	407	283	641
Маньчжурія	—	51	39	—	—	223	968	1.322	760	950

Пунктами назначенія экспорта, какъ по желѣзной дорогѣ, такъ и воднымъ путемъ, были города Приморской области: Владивостокъ, Хабаровскъ и Никольскъ-Уссурійскій и гор. Благовѣщенскъ Амурской области.

На болѣе отдаленные рынки продукты убоя свиней вывозятся изъ Маньчжуріи Англійской Продуктной Экспортной Компаніей.

Значительное сокращеніе прибытія свиней въ Харбинъ объясняется сокращеніемъ операцій этой Компаніи.

Стоимость перевозки живыхъ свиней по дѣйствующему тарифу, при нагрузкѣ 40 головъ въ вагонѣ, таксируется въ мѣстномъ сообщеніи по спеціальному тарифу № 1 (9—10 к. съ вагона-версты), а въ Уссурійско-Китайскомъ сообщеніи по спеціальному тарифу № 5 (тоже 9—10 коп. съ вагона-версты).

Расходы по убою свиней на главныхъ скотобойняхъ въ полосѣ отчужденія слагаются изъ слѣдующихъ сборовъ: за убой въ Харбинѣ и на станціи Маньчжурія по 3 руб. съ головы, въ другихъ пунктахъ 1 руб. 50 коп.; въ пользу ветеринарнаго надзора Китайской Восточной жел. дор. за осмотръ по 20 коп.; за пользованіе карантинными дворами по 20 коп. и за трихиноскопію по 10 коп. съ туши; за осмотръ въ пользу поселковыхъ самоуправленій въ Маньчжуріи 40 коп., въ Харбинѣ 35 коп. и въ другихъ пунктахъ по 25 к. Китайскіе сборы—при покупкѣ 2 руб. 75 коп., таможенный 30 коп., въ пользу полиціи 20 коп. и въ пользу голодающихъ 5 коп. съ головы.

По правиламъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ погрузка свиней въ мѣстномъ сообщеніи производится со всѣхъ станцій безпрепятственно. Нагрузка производится отправителемъ, а необходимыя для нагрузки приспособленія предоставляются желѣзною дорогою (§ 21 правилъ перевозки скота и сырыхъ животныхъ продуктовъ). Норма погрузки въ вагонъ—40 свиней, а при двухъярусной погрузкѣ 80 головъ (§ 27), но двухъярусная нагрузка совершенно не практикуется, да и при одномъ ярусѣ крупныхъ свиней грузятъ обычно по 35—37 головъ на вагонъ, а въ жаркое время года, особенно на большія разстоянія и обычныя партіи отправляются по 34—37 головъ въ вагонѣ. Для сопровожденія животныхъ при каждой партіи должны быть проводники, не менѣе одного на каждые 6 вагоновъ (§ 28). Количество корма, потребнаго для свиней въ пути, опредѣлено до 9 пудовъ зерна, муки или отрубей на вагонъ (§ 34).

Ветеринарный осмотръ свиней при погрузкѣ производится только на станціяхъ въ мѣстахъ жительства ветеринарнаго персонала; въ остальныхъ случаяхъ осмотръ производится на станціи выгрузки. При перевозкахъ въ мѣстномъ сообщеніи за ветеринарный осмотръ уплачивается по 40 коп. съ головы.

Перевозки свиней, направляемыхъ въ предѣлы Россіи, производятся на основаніи правилъ ветеринарно-санитарнаго надзора. Въ частности, пріемъ къ перевозкѣ свиней, направляемыхъ въ Приморскую область или Забайкалье станціями западной и южной линій, кромѣ Харбина, производится безъ предъявленія ветеринарныхъ свидѣтельствъ, съ предварительнымъ лишь фельдшерскимъ осмотромъ на станціи отправленія (§ 52). Станція отправленія въ случаяхъ отправки свиней безъ ветеринарныхъ свидѣтельствъ телеграфно увѣдомляетъ станцію Харбинъ, а послѣдняя вызываетъ участковаго ветеринарнаго врача для осмотра, выдачи свидѣтельства (§ 52) и взысканія вышеуказаннаго сбора за осмотръ. Свиное мясо въ тушахъ или части тушъ допускаются къ перевозкамъ въ мѣстномъ сообщеніи и для вывоза въ предѣлы Россіи только при наличности установленныхъ клеймъ, пломбъ и свидѣтельствъ, удостовѣряющихъ, что продукты получены отъ свиней, признанныхъ подлежащимъ ветеринарнымъ врачомъ, по термометріи и осмотру до и послѣ убоя, здоровыми и свободными отъ трихинъ. Кусковое свиное сало (шпикъ) разсматривается какъ части тушъ и пропускается на тѣхъ же условіяхъ. Топленое сало допускается къ вывозу безпрепятственно. Сало нетопленое и издѣлія изъ свинины къ ввозу въ предѣлы Россіи не допускаются.

2. Продукты убоя свиней.

Широкое распространеніе въ Маньчжуріи заразныхъ болѣзней на свиньяхъ, полное отсутствіе внѣ полосы отчужденія Кит. Вост. ж. д. ветеринарной помощи и ветеринарно-санитарныхъ мѣропріятій въ борьбѣ съ эпизоотіями, съ одной стороны, и желаніе россійскаго правительства развивать на своихъ окраинахъ свиноводство и промышленныя предпріятія по переработкѣ свинины, являлись причинами изложенныхъ стѣсненій въ вывозѣ продуктовъ свиноводства въ Россію.

Импортеры заокеанскихъ рынковъ, затративъ большія средства на оборудованіе скотобоенъ въ Китаѣ по послѣднему слову техники, (Харбинъ Нанкинъ, Циндао, Тяньцзинь), облегчили тѣмъ самымъ для себя условія экспорта и используютъ для вывоза не только мясопродукты, но и всѣ животные остатки отъ убоя. Починъ въ этомъ дѣлѣ Англійской Продуктной Компаніи, надо думать, вызоветъ подражаніе, и вывозъ издѣлій изъ свинины замѣнитъ перевозки живыхъ животныхъ. Пока же въ вывозной торговлѣ территоріи Кит. Вост. ж. д. только *щетина* имѣетъ значеніе.

На основаніи общихъ соображеній о строеніи тѣла свиньи можно сказать, что количество производимой щетины находится въ обратномъ отношеніи съ количествомъ главныхъ продуктовъ, доставляемыхъ свиньею,—съ количествомъ мяса и жира. Культурныя породы европейскихъ свиней, съ высокой мясной продуктивностью, какъ напр., беркширы и іоркширы (88—90$^0/_0$ убойнаго вѣса), даютъ нѣжную шелковистую щетину, но не въ большихъ количествахъ (около $^1/_3$ фунта). Длинноухая, такъ-называемая чухонская свинья, съ плохой способностью къ откорму, такъ же, какъ и маньчжурскія свиньи, имѣетъ длинную и грубую щетину, образующую родъ гривы на спинѣ. До войны высшая цѣна за границей платилась за щетину русскихъ свиней. За время войны мѣсто Россіи занялъ Китай, и маньчжурская щетина составляетъ въ вывозной торговлѣ главный продуктъ свинсводства, что свидѣтельствуетъ и о низкомъ качествѣ разводимыхъ въ Маньчжуріи свиней.

Получаемая въ Маньчжуріи щетина обладаетъ тѣми же качествами, что и сибирская, и занимаетъ первое мѣсто въ ряду экспортируемыхъ изъ Китая видовъ этого продукта, считаясь лучше средней и южно-китайской. Слѣдуетъ замѣтить, что вообще качество щетины въ болѣе теплыхъ странахъ хуже, чѣмъ на сѣверѣ.

Съ каждой туши получается около 7 фунтовъ щетины, считая въ томъ числѣ прямой хребтовой лишь $^1/_{10}$ часть. Срѣзываютъ щетину ножницами послѣ ошпариванія туши кипяткомъ, затѣмъ выдерживаютъ 10—15 дней въ водѣ, вычесываютъ грязь, сушатъ на солнцѣ, подвергаютъ дѣйствію пара и потомъ уже сортируютъ и связываютъ въ пучки по сортамъ одинаковой длины. Діаметръ связки—отъ $1^1/_2$ до 2 дюймовъ. Работа по очисткѣ и сортировкѣ очень кропотлива; ею занимаются обычно женщины и дѣти. Покупатели очень требовательны въ отношеніи тщательности подбора и упаковки щетины, и лучшія цѣны платятъ за длинный, толстый, упругій, чистый сортъ.

На лондонскомъ аукціонѣ въ августѣ 1921 года цѣны были:

за связки отъ $2^1/_4$ до 3 дюймовъ	0,48 до 1,89 енъ.
» » » $3^1/_4$ » 4 »	1,90 » 3,51 »
» » » $4^1/_2$ » 5 »	3.72 » 7,68 »

Сортировка и упаковка на мѣстѣ сбора пока производится только у Англійской Экспортной Компаніи въ Харбинѣ, отправки которой достигали очень большихъ размѣровъ. Такъ въ 1920 г. Компаніей было отправлено въ Америку 4.238 пудовъ щетины.

Другіе отправители изъ Маньчжуріи сортировки не производятъ, отправляя щетину въ необработанномъ видѣ. Поэтому черезъ Владивостокъ вывозъ никогда не достигалъ большихъ размѣровъ. Подготовкой щетины для экспорта занимаются въ Тяньцзинѣ или Шанхаѣ. Вывозимая изъ Маньчжуріи щетина обычно направляется въ одинъ изъ этихъ портовъ.

Районы свиноводства, тяготѣющіе къ Кит. Вост. жел. дор., въ вывозной торговлѣ щетиной пока занимаютъ незначительное мѣсто,—главнымъ пунктомъ вывоза служитъ гор. Харбинъ. По свидѣтельствамъ ветеринарныхъ врачей экспортныхъ скотобоенъ, вывозилось щетины въ пудахъ:

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Изъ Харбина	—	2.592	4.608	3.215	7.871	2.243	4.700	2.993
› Цицикара	13	1.428	472	32	69	131	—	—
› Маньчжуріи	—	—	35	—	566	2.924	42	—
» Хайлара	—	—	9	—	5	—	349	—
› Куаньченцзы	—	—	—	—	—	26	—	—
Всего	13	4.020	5.124	3.247	8.511	5.324	5.091	2.993

Почти вся щетина вывозится въ южномъ направленіи. За послѣдніе годы щетина отправлялась по даннымъ Южно-Маньчжурской дороги, учитывающимъ также и нагрузку Чанчунскаго района и транзитныя перевозки изъ Сибири (пуды):

	1916	1917	1918	1919	1920
На станцію Куаньченцзы	18	1.728	9.028	12.769	11.003
Въ прямомъ сообщеніи на югъ	20.917	12.799	10.444	8.712	3.123

Экспортируемая щетина для заокеанскихъ рынковъ упаковывается въ портахъ въ ящики по 3 пуд. 27 фунт. (1 пикуль).

Главный вывозъ щетины происходитъ въ Соединенные Штаты, Англію и Францію, въ меньшемъ количествѣ въ Японію.

Въ самой Маньчжуріи спросъ на щетину крайне незначителенъ. Главнымъ рынкомъ сбыта является Мукденъ, гдѣ работаетъ фабрика, приготовляющая кисти для китайской письменности.

Заокеанскій экспортъ китайской щетины задерживается дурными коммерческими нравами въ этой отрасли торговли. За нѣсколько лѣтъ до войны недобросовѣстность мѣстной сортировки и упаковки щетины вызвала упадокъ экспорта. Съ началомъ войны, когда ввозъ изъ Россіи сталъ невозможнымъ, міровой спросъ на щетину очень увеличился, и главнѣйшимъ рынкомъ поставокъ сталъ Китай. Занявъ положеніе монополистовъ на рынкѣ, мѣстные мелкіе перепродавцы снова пытались использовать его для поставки низкокачественнаго товара, не соотвѣтствующаго контрактнымъ условіямъ. Вслѣдствіе такихъ пріемовъ въ Европѣ репутація китайской щетины очень упала, и главнѣйшіе англійскіе импортеры вынуждены были сдѣлать заявленіе, что всякое отступленіе отъ контрактныхъ условій будетъ караться штрафомъ.

Главнѣйшими экспортерами щетины изъ Маньчжуріи, кромѣ упомянутой Англійской Экспортной Компаніи, являются старыя фирмы: Андерсенъ Мейеръ и К⁰, Фиронъ Даніэль и К⁰ и др. въ Харбинѣ и Вильямъ Форбсъ и К⁰ на ст. Маньчжурія.

При вывозѣ щетины изъ Китая никакой экспортной пошлины не взимается. Европейскія страны и Америка ввозятъ необработанную щетину, не облагая ее пошлиной. Сортированная же и обработанная подлежитъ въ Америкѣ пошлинѣ около 5 р. 30 коп. съ пуда.

По правиламъ перевозки на Кит. Вост. ж. д., щетина принимается къ перевозкѣ по свидѣтельствамъ ветеринарныхъ врачей дороги въ прочной укупоркѣ, обезпечивающей грузъ отъ раструски въ пути (достаточно — мѣшокъ изъ крѣпкой ткани). За ветеринарный осмотръ взыскивается управленіемъ дороги по 30 коп. съ пуда, а при желаніи отправителя дезинфицировать щетину въ пароформалиновыхъ камерахъ дороги на ст. Маньчжурія и Хайларъ —по 50 коп. съ пуда. При отправкѣ щетины со ст. Маньчжурія взыскивается и поселковый сборъ по 50 коп. съ пуда.

Стоимость перевозки щетины, по новымъ тарифнымъ ставкамъ, пониженнымъ въ 1921 г. для мѣстнаго сообщенія съ 28 августа, а для Кит.-Вост.-Южн.-Манчж. сообщенія съ 4 сентября, обходится по $^1/_7$—$^1/_8$ зол. коп. съ пудо-версты.

Оптовыя цѣны по бюллетенямъ харбинской биржи колебались для мѣстной несортированной щетины отъ 35 до 50 рублей за пудъ, а для бѣлой хребтовой сортированной—отъ 125 до 200 рублей за пудъ.

3. Птицеводство.

Разведеніе птицъ.

Птицеводство издавна существовало въ Китаѣ, какъ подсобная отрасль земледѣльческаго хозяйства; на-ряду со свиноводствомъ, птицеводство давало возможность въ самомъ же хозяйствѣ переработать зерновые продукты хозяйства—въ животные.

Не имѣя возможности повышать доходность птицеводства путемъ пріобрѣтенія улучшенныхъ заграничныхъ породъ, китайцы упорнымъ трудомъ, путемъ ухода и откорма достигали повышенія продуктивности птицеводства и выводили какъ спеціально мясныя, такъ и яйценосныя породы.

Въ районахъ усиленнаго спроса—вблизи городовъ—китайцы успѣшно примѣняютъ искусственную выводку цыплятъ на «канахъ» (приспособленія для обогрѣванія китайскаго жилища, имѣющія отдаленное сходство съ русской лежанкой)—до 1,000 и болѣе штукъ сразу.

Обслуживавшее первоначально лишь мѣстное потребленіе и спросъ ближайшихъ городовъ, китайское птицеводство, по мѣрѣ развитія торговыхъ связей и вовлеченія Китая въ міровой торговый оборотъ, начало поставлять свои продукты на отдаленные рынки, въ томъ числѣ въ Европу.

По даннымъ китайской офиціальной статистики, относящимся къ 1917 г., количество домашней птицы въ двухъ сѣверныхъ провинціяхъ Маньчжуріи опредѣлялось въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Куръ.	Утокъ.	Гусей.
	(Тысячи	штукъ).	
Въ Хэйлунцзянской провинціи . .	1.816	313	94
» Гиринской » . .	3.766	828	64

Для Хэйлунцзянской провинціи (по Гиринской провинціи соотвѣтствующихъ данныхъ нѣтъ) количество поступающихъ на рынокъ яицъ офиціальная статистика опредѣляетъ въ 94,8 милл. штукъ куриныхъ, 13,5 милл. штукъ утиныхъ и 4,7 милл. штукъ гусиныхъ яицъ.

Главнѣйшими продуктами птицеводства Сѣверной Маньчжуріи, отправляемыми на вывозъ, является *битая птица* и *яйца*.

Главную массу вывозимой битой птицы составляютъ куры, экспортъ которыхъ находится всецѣло въ рукахъ Англійской Продуктной Экспортной Компаніи. Эта фирма производитъ на южной линіи (станція Яомынь и друг.) скупку живыхъ куръ, переотправляетъ ихъ по желѣзной дорогѣ въ Харбинъ, здѣсь откармливаетъ и уже въ битомъ видѣ отправляетъ черезъ Владивостокъ на лондонскій рынокъ.

За послѣдніе годы передъ европейской войной вывозъ битой птицы съ Китайской Восточной на Забайкальскую жел. дорогу составлялъ въ среднемъ въ годъ около 1.000 пудовъ, вывозъ на Уссурійскую жел. дорогу за эти годы (1912—1913 г.) давалъ отъ 6 до 17 тыс. пудовъ, а за послѣдующіе годы—отъ 15 до 30 тысячъ пудовъ. Въ 1921 году съ Кит. Вост. ж. д. всего было вывезено битой птицы около 40 тысячъ пудовъ.

Живая птица вывозилась лишь въ восточномъ направленіи—на Уссурійскую жел. дорогу, давая для отдѣльныхъ лѣтъ цифры отъ 1 до 4 тыс. пудовъ. Перевозки живой птицы въ мѣстномъ сообщеніи обслуживали лишь снабженіе птицей харбинскаго птичника Англійской Продуктной Экспортной К° и потребленіе крупныхъ мѣстныхъ центровъ, какъ Харбинъ и нѣкоторые другіе; всего въ мѣстномъ сообщеніи въ годы наибольшаго его развитія (1915—1916) перевозилось около 20—30 тыс. пудовъ въ годъ.

Торговля яйцами.

Экспортъ *яицъ* имѣетъ для мѣстной торговли гораздо болѣе важное значеніе, нежели вывозъ птицы. Вывозимыя изъ района Кит. Вост. ж. д. яйца идутъ на европейскіе рынки (Лондонъ и др.) и въ Приморье. До послѣднихъ лѣтъ (кончая 1917 г.) большія количества яицъ вывозились на западъ — въ Забайкалье. На европейскій рынокъ яйца экспортируетъ та же Англійская Продуктная Экспортная К⁰; съ Приморьемъ работаютъ, главнымъ образомъ, китайскія фирмы.

О размѣрахъ торговли яйцами за послѣднія 12 лѣтъ даютъ представленіе цифры желѣзнодорожныхъ перевозокъ яицъ по Кит. Вост. ж. д.

Всего перевезено (тысячи пудовъ):

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Въ мѣстномъ сообщеніи .	96	88	105	119	118	124	182	40	18	73	40	17
Вывезено на Уссур. ж.д.	1	3	5	5	22	11	167	81	32	80	133	80
» » Забайк. ж.д.	21	40	47	63	74	61	49	70	3	9	—	—
» » Ю.-Ман. ж.д.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Безъ пробѣга	—	—	—	—	5	3	23	1	—	—	—	—
Всего . . .	118	131	157	187	219	199	421	192	53	162	173	98

Какъ видно изъ этихъ таблицъ, колеблющіяся годъ отъ года цифры перевозокъ яицъ не даютъ постепеннаго возрастанія. Вывозъ яицъ въ Забайкалье, достигавшій значительныхъ размѣровъ въ 1910—17 г., рѣзко палъ въ послѣдніе годы. Наоборотъ, начиная съ 1914 и, особенно, съ 1916 г. увеличился вывозъ яицъ на Уссурійскую жел. дорогу (для экспорта за океанъ и для потребленія въ Приморьѣ). Перевозки яицъ въ мѣстномъ сообщеніи, производимыя какъ въ цѣляхъ концентраціи экспортныхъ партій, такъ и для мѣстнаго потребленія, все время составляютъ весьма большой процентъ къ общему количеству перевозки (превышающій даже для нѣкоторыхъ изъ послѣднихъ лѣтъ 40%).

Участіе отдѣльныхъ районовъ въ торговлѣ яйцами характеризуется слѣдующими данными о желѣзнодорожныхъ перевозкахъ.

Отправлено (въ тысячахъ пудов):

Станціями.	1913 годъ.			1916 годъ.			1920 годъ.		
	На станціи дорогъ.			На станціи дорогъ.			На станціи дорогъ.		
	Своей.	Чуж.	Всего.	Своей.	Чуж.	Всего.	Своей.	Чуж.	Всего.
Западн. линіи	11	3	14	23	—	23	2	—	2
Харбинскаго узла	5	4	9	13	127	140	1	110	111
Восточной линіи	3	—	3	15	10	25	6	2	8
Южной линіи	100	61	161	131	79	210	30	21	51
Всего	119	68	187	182	216	398	39	133	172

Изъ этихъ данныхъ видно, что главную массу отправляемыхъ яицъ даетъ южная линія, въ районѣ которой въ издавна заселенныхъ мѣстностяхъ особенно развито птицеводство; за нею слѣдуетъ Харбинскій узелъ. Въ отправкахъ этихъ же двухъ районовъ перевозки на вывозъ составляютъ наибольшій процентъ. Въ 1921 г. весьма большой процентъ вывозныхъ перевозокъ дала также восточная линія—здѣсь сказалась близость этого района къ единственному за послѣдніе годы центру, куда идутъ яйца,—Владивостоку. Западная линія всѣ годы отправляла яйца преимущественно въ мѣстные центры (въ мѣстномъ сообщеніи). Процентъ перевозокъ яицъ на вывозъ (на станціи чужихъ дорогъ) послѣдовательно росъ за всѣ четыре разсматриваемыхъ года: экспортъ постепенно пріобрѣтаетъ все большее значеніе въ яичной торговкѣ Сѣверной Маньчжуріи.

Значеніе отдѣльныхъ станцій въ торговлѣ яйцами за предвоенный годъ и послѣднія шесть лѣтъ видно изъ слѣдующихъ цифръ.

Отправлено яицъ (тысячи пудовъ):

Станціи.	1913	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Ломынь	104	105	103	24	50	37	72
Куаньченцзы	43	51	17	3	7	3	1
Шуанчэнпу	10	30	14	2	11	3	2
Санчахэ	2	6	—	—	11	8	—
Таолайчжао	2	6	1	—	—	—	—
Харбинскій узелъ	9	140	27	11	44	111	4
Цицикаръ	8	10	12	3	4	—	6
Аньда	1	4	2	—	1	1	1
Маньгоу	2	8	1	—	4	1	—
Дуйциньшань	1	1	1	—	—	—	—
Ашихэ	2	15	10	3	20	4	10

Такимъ образомъ, отправку яицъ производила южная линія и нѣкоторыя ближайшія къ Харбину станціи западной и восточной линій. По размѣрамъ отправокъ выдѣляются станція Ломынь и Харбинскій узелъ, который не только отправляетъ яйца своего района, но и занимается переотправкой яицъ, прибывшихъ сюда изъ другихъ районовъ.

Сокращеніе вывоза яицъ за годы 1918—20 объясняется разстройствомъ торговли за эти годы и необезпеченностью сообщенія съ Владивостокомъ.

Закупка яицъ какъ на ст. Ломынь, такъ и на другихъ станціяхъ производится на мѣстныхъ базарахъ,—куда ежедневно сельское населеніе изъ окружающихъ деревень подвозитъ яйца на арбахъ для продажи. Ломыньскій базаръ въ періодъ нормальнаго подвоза даетъ въ день отъ 300 до 350 тысячъ штукъ, что въ укупоркѣ для вывоза составляетъ 300—350 ящиковъ, или до 2-хъ вагоновъ.

Наибольшій подвозъ яицъ къ базарамъ наблюдается за періодъ съ марта по май и съ іюля по сентябрь. Считая, что изъ этого срока на оживленную работу по скупкѣ приходится четыре мѣсяца, общую емкость рынковъ коммерсанты опредѣляютъ отъ 100 до 150 тысячъ пудовъ.

Районъ непосредственнаго подвоза яицъ крестьянами на станціи распространяется на 20—30 верстъ по всѣмъ радіусамъ: болѣе отдаленные рынки закупокъ используются фирмами при посредствѣ мелкихъ скупщиковъ, доставляющихъ яйца за комиссіонное вознагражденіе.

Заготовительныя цѣны на яйца колеблются отъ 1 долл. 50 цент. за сотню весной и 2 долл. 20—30 цент. осенью. Накладные расходы на ящикъ въ 1,000 яицъ составляютъ: укупорка и тара—50 центовъ, внутренняя китайская пошлина—46 цент., подвозка и погрузка—4 цента. Итого на ящикъ 23 доллара.

Стоимость перевозки яицъ изъ центровъ закупки до главнѣйшихъ станцій назначенія составляетъ (съ дополнительными сборами) золотыхъ копѣекъ за пудъ:

Отъ станцій.	До Харбина.	До Маньчжуріи.	До Куаньченцзы.	До Пограничной.
Куаньченцзы	37,6	162,0	—	110,6
Яомынь	27,6	152,0	10,4	100,6
Харбинъ	—	130,6	37,6	79,0
Аньда	22,0	113,4	29,8	96,2
Цицикаръ	42,0	94,8	39,1	114.8
Ашихэ	10,6	136,2	24,1	73,4
Муданьцзянъ	53,4	177,6	44,8	32.0

Кромѣ провозной платы, накладные расходы на 1 вагонъ яицъ, вѣсомъ въ 650 пудовъ (167 ящиковъ), составляютъ до ст. Пограничной: проѣздъ проводника—10 р. 13 к., таможенные расходы—25 р. и китайская вывозная пошлина—57 р. 95 цент.

Какъ скоропортящійся грузъ, яйца перевозятся большой скоростью, нерѣдко съ товаро-пассажирскими поѣздами.

4. Рыболовство.

Несмотря на то, что Сѣверная Маньчжурія изобилуетъ рѣками и озерами, во многихъ изъ которыхъ водится въ большомъ количествѣ рыба, промысловое рыболовство до сего времени существуетъ лишь въ немногихъ мѣстностяхъ. Ловъ рыбы, какъ промыселъ, существуетъ, главнымъ образомъ, по рѣкѣ Нонни, ея притокамъ и расположеннымъ вблизи озерамъ, по р. Сунгари и въ озерахъ и рѣкахъ Барги.

Поступающая на рынокъ рыба, за рѣдкими исключеніями, не вывозится изъ предѣловъ Сѣверной Маньчжуріи, а потребляется здѣсь же—въ городскихъ центрахъ—Харбинѣ, Чанчунѣ, Цицикарѣ и другихъ.

Рыбный промыселъ въ Сѣверной Маньчжуріи особаго промысловаго значенія пока не имѣетъ и находится въ начальной стадіи развитія. Причинами этого служатъ удаленность рыбалокъ отъ желѣзной дороги, неудобства и плохая организація доставки рыбы къ станціямъ погрузки, недостаточность оборотныхъ средствъ у русскихъ и китайскихъ промышленниковъ, отсутствіе техническихъ приспособленій для храненія рыбы въ пунктахъ заготовокъ и весьма низкая техника.

Въ колонизованныхъ районахъ Хэйлунцзянской провинціи промышленное рыболовство сосредоточено по среднему и по нижнему теченію р. Нонни, преимущественно въ уѣздахъ Да-лай, Тай-лай и Чжао-чжоу. Главное мѣсто среди нихъ занимаетъ уѣздъ Да-лай, доставляющій изъ озера Юе-лянь-пао и р. Нонни наибольшія количества рыбы. Рѣчная и озерная фауна прѣсныхъ водъ Сѣверной Маньчжуріи не отличается разнообразіемъ: сазанъ, максунъ, сомъ, щука, карась, нельма, сигъ, лещъ. Первыя пять породъ пользуются среди китайцевъ усиленнымъ спросомъ.

Ловятъ китайцы рыбу разными способами: отъ всевозможныхъ сѣтей до разныхъ плетеныхъ сачковъ-ловушекъ и крючковъ включительно. Добываемую въ лѣтнее время рыбу промышленники пересаживаютъ въ особые садки, устроенные въ рукавахъ рѣчныхъ протоковъ, перегороженныхъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ. Здѣсь рыбу держатъ до наступленія морозовъ, когда становится уже возможнымъ перевозить ее на рынки сбыта въ мороженомъ видѣ. Ни сушки, ни вяленія, ни копченія, ни засолки китайцы не знаютъ. Сбытъ мороженой рыбы изъ данныхъ районовъ всегда обезпеченъ спросомъ крупныхъ населенныхъ центровъ.

Изъ притоковъ Нонни рыбными считаются Номинь, Ялъ, Толухэ, Чолъ. Отправнымъ пунктомъ для рыбы, вылавливаемой въ рѣкахъ Номинь и Ялъ, служитъ ст. Бухэду, откуда рыба въ мороженомъ видѣ вывозится въ Забайкалье.

Рыболовство по нижнему теченію р. Сунгари сосредоточивается въ рукахъ туземныхъ инородцевъ тунгусскаго племени—гольдовъ, основою питанія которыхъ служитъ рыба.

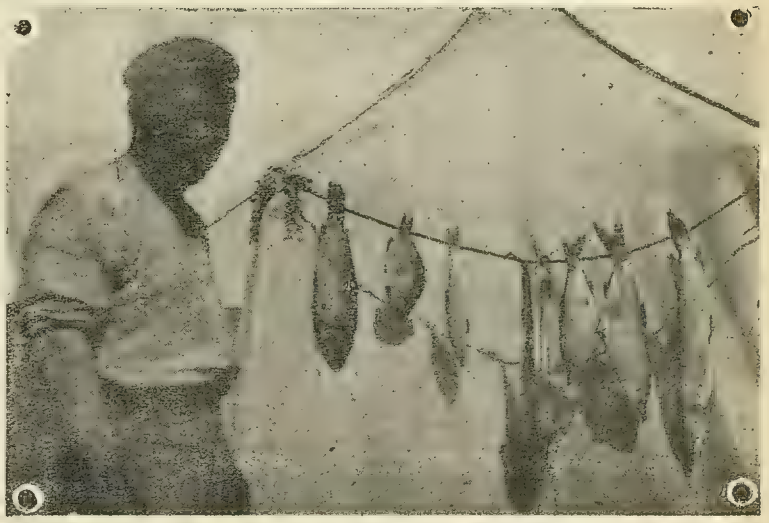
За переваломъ Хингана къ западу, въ Хулунбуирскомъ округѣ (Барга), ловъ рыбы производится въ озерахъ Далай-норъ и Буиръ-норъ и рѣкахъ Халха, Аргунь и Кэрулэнъ. Озеро Далай-норъ по всему побережью разбито на участки, арендуемые русскими и китайскими предпринимателями у монгольскихъ властей. Главный уловъ рыбы здѣсь производится поздней осенью и зимой неводами, а вывозится рыба въ мороженомъ видѣ въ поселокъ на ст. Маньчжурія. Въ небольшихъ размѣрахъ уловъ производятъ и лѣтомъ. Лѣтній уловъ доставляется по холоду—ночью въ поселки Маньчжурія и Чжалайноръ (30—60 верстъ) и крупныхъ размѣровъ не достигаетъ, такъ какъ ни садковъ для храненія живой рыбы, ни холодильныхъ складовъ и ледниковъ на рыбалкахъ и въ поселкахъ при названныхъ станціяхъ нѣтъ. Въ озерѣ Буиръ-норъ лѣтній уловъ за дальностью разстоянія до рынка сбыта (поселокъ Хайларъ—150 верстъ) не вывозится, а сохраняется въ садкахъ до заморозковъ.

Рыбалка на р. Оршунѣ въ Баргѣ.

(Изъ коллекціи А. С. Мещерскаго).

Сорта рыбы съ рыбалокъ на р. Оршунѣ въ Баргѣ.

(Изъ коллекціи А. С. Мещерскаго).



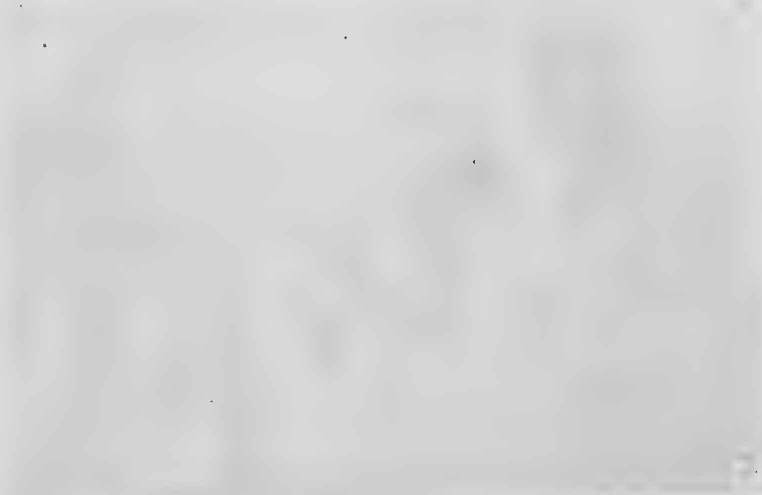
Продажа рыбы въ конторахъ поселка при ст. Цицикаръ.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

Погрузка рыбы «въ навалъ» въ вагоны на ст. Маньчжурія.

(Изъ альбома Монг. Эксп. Мин. Прод.).

[illegible]



[illegible]

[illegible]

[illegible]

Главный уловъ на Буирѣ производится въ устьѣ р. Оршуна. Для сохраненія живой рыбы выбираютъ ручьи съ проточной водой, теченіе ихъ углубляютъ и перегораживаютъ заборомъ изъ свай; дно возлѣ свай устилается матомъ съ прослойкой земли. Превращенный, такимъ образомъ, въ садокъ ручей снабжается свѣжей водой посредствомъ обводныхъ канавъ, въ немъ и хранится рыба до зимняго времени, когда ее можно будетъ вывозить въ мороженомъ видѣ къ станціямъ жел. дороги. Такое примитивное устройство садковъ для храненія рыбы связано для предпринимателей съ большимъ рискомъ, и нерѣдки случаи, когда вся рыба въ садкахъ гибнетъ отъ недостатка кислорода въ водѣ—при недостачѣ свѣжей проточной воды, или вслѣдствіе заразныхъ болѣзней.

Въ минувшемъ 1921 году рыбалки на озерѣ Далай-норъ дали увеличеніе вывоза рыбы по сравненію съ предыдущимъ годомъ, вслѣдствіе пониженія арендной платы, а рыбалки озера Буиръ-норъ совсѣмъ не работали, такъ какъ на рыбалкахъ были расположены воинскія части.

Размѣры перевозокъ рыбы по Кит. Вост. жел. дорогѣ характеризуются цифрами слѣдующей таблицы, въ которой учтены всѣ виды сообщенія: мѣстное, ввозъ, вывозъ и транзитъ, при чемъ на долю транзита (съ Уссурійской на Забайкальскую) и ввоза (съ Уссурійской жел. дор.) приходится въ среднемъ—грубо—болѣе половины всѣхъ перевозокъ.

	1913	1914	1915	1916	1917	1920	1921
	Тысячи пудовъ.						
	Большая и малая скорость.					Малая скорость.	
Перевезено рыбы:							
Мѣстное сообщеніе . . .	104	117	94	144	180	81	110
Вывозъ	180	306	357	36	81	7	16
Ввозъ	91	78	80	68	51	74	95
Транзитъ	2.102	764	352	197	376	1	—
Итого	2.477	1265	883	445	688	163	221

Изъ перевозокъ въ мѣстномъ сообщеніи нѣкоторая часть также падаетъ на повторныя (распредѣленіе по мелкимъ центрамъ) перевозки рыбы,—прибывшей съ Уссурійской жел. дор. кэты и сельди.

Главная масса перевозокъ рыбы падаетъ на второе полугодіе календарнаго года и особенно на послѣдніе три мѣсяца. Отправки рыбы на Кит. Вост. жел. дорогѣ сосредоточены, главнымъ образомъ, на станціяхъ Маньчжурія, Цицикаръ, Хайларъ и Чжалайноръ, которыя даютъ для послѣднихъ лѣтъ слѣдующія цифры (тысячи пудовъ):

	1919	1920	1921
Отправлено со станцій:			
Маньчжурія	59	3	23
Чжалайноръ	—	1	1
Хайларъ	10	3	4
Цицикаръ	11	3	32

Предлагаемый обзоръ районовъ развитія животноводства и его продуктовъ в сферѣ вліянія Кит. Вост. жел. дор. имѣетъ цѣлью, главнымъ образомъ, дать читателю рядъ практическихъ свѣдѣній въ отношеніи заготовокъ скота и сырья въ Монголіи и Маньчжуріи и использованія магистрали Кит. Вост. жел. дор. для вывоза продуктовъ скотоводства.

Изъ описаннаго ясно, что огромная территорія, тяготѣющая къ линіи Кит. Вост. жел. дор., до краевъ переполненная разнообразными продуктами животноводства, совсѣмъ еще не использована.

Край нуждается в капиталѣ и спеціальныхъ знаніяхъ, чтобы вывести скотоводство изъ того примитивнаго состоянія, въ какомъ оно находится въ большинствѣ районовъ.

Улучшеніе ухода за молоднякомъ, условій содержанія скота, раціональный подборъ производителей и ветеринарно-санитарныя мѣропріятія в борьбѣ съ повально-заразными болѣзнями—первыя условія повышенія продуктивности мѣстнаго животноводства. На-ряду съ этимъ спеціальныя знанія дадутъ также соотвѣтствующее развитіе и техники, т.-е. разумныхъ способовъ и пріемовъ, при помощи которыхъ возможно съ наименьшей затратой добыть наибольшее количество и наилучшаго качества полезныхъ и цѣнныхъ продуктовъ скотоводства.

Съ поднятіемъ доходности скотоводства и удобствахъ сбыта при наличіи желѣзной дороги явится необходимость и въ организаціи техническихъ приспособленій по очисткѣ, сортировкѣ, упаковкѣ сырья и подготовкѣ его къ требованіямъ заграничнаго покупателя. Перевозки сырья в Тяньцзинъ и др. пункты для переупаковки примѣнительно къ требованіямъ морского тоннажа, помимо удорожанія накладныхъ расходовъ, какъ мы видѣли, усиливаютъ и вывозъ сырья въ конкурирующемъ направленіи гужевымъ способомъ на Калганъ—Тяньцзинъ. Оборудованіе паровыхъ шерстомоекъ и гидравлическихъ прессовъ для тюковки шерсти и кожъ дастъ возможность большую часть этого рода сырья направлять изъ Монголіи непосредственно въ порты погрузки и привлечетъ сырье къ линіи дороги изъ болѣе отдаленныхъ рынковъ закупокъ.

Оборудованіе холодныхъ складовъ—рефрижираторовъ для мяса, рыбы, птицы, яицъ и другихъ скоропортящихся грузовъ и организація перевозокъ въ вагонахъ-ледникахъ выведутъ мясопромышленность изъ зависимости отъ сезона экспортныхъ забоекъ скота и предоставятъ возможность убоя въ періодъ наибольшаго нагула. Такое сокращеніе сроковъ выпаса, помимо сохраненія 2—4 пуд. мяса въ среднемъ на голову крупнаго рогатаго скота, уменьшитъ и рискъ отъ распространенія эпизоотій въ мѣстахъ большого скопленія гуртовъ, рискъ отъ падежа по пути подгона къ скотобойнямъ и опасенія за порчу мяса при храненіи до погрузки въ вагоны отъ климатическихъ воздѣйствій.

* * *

ЧАСТЬ II.

В. Лѣсное дѣло и остальные виды добывающей промышленности.

X.

ЛѢСА И ЛѢСОПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Лѣса Сѣверной Маньчжуріи.

Изъ четырехъ лѣсныхъ районовъ Китая,—Наньшаня, Центральнаго, Западнаго и Маньчжурскаго, послѣдній является самымъ обширнымъ.

Въ былое время вся Сѣверная Маньчжурія представляла собою море деревьевъ, на что указываетъ и ея тунгусское названіе «Воцзи», что въ переводѣ значитъ «лѣса». Истребленіе лѣсовъ въ этой странѣ долгое время сдерживалось малой ея населенностью, но съ усиленіемъ колонизаціи рука безжалостнаго истребителя лѣсовъ, человѣка, была приложена во многихъ районахъ, и топоръ, палы и пожары быстро разрѣдили лѣсное море.

Въ настоящее время лѣсное пространство, въ видѣ огромной дуги, тянется отъ сліянія рѣкъ Шилки и Аргуни на юго-востокъ, къ верховьямъ рѣкъ Сунгари и Ялу, гдѣ сливается съ лѣсами Южной Маньчжуріи и Корейскими (Картограмма № 35). Къ сѣверо-западному углу дуги подходитъ широкая лѣсная полоса, идущая съ юга по хребту Большой Хинганъ.

Эти лѣса являются безцѣннымъ достояніемъ Китая, безлѣснаго въ большей части. Колоссальную важность имѣетъ сохраненіе ихъ въ качествѣ запасовъ лѣсного матеріала для будущаго и какъ фактора, оказывающаго громадное вліяніе на климатъ страны и крайне важнаго для земледѣлія. Примѣръ нынѣ безлѣснаго Сѣвернаго Китая, съ его теперь сухимъ климатомъ, и угрожающіе симптомы, наблюдающіеся въ Маньчжуріи, въ видѣ обмелѣнія рѣкъ и засухъ, должны заставить обратить вниманіе на сохраненіе лѣсовъ.

Между тѣмъ, лѣсное пространство съ каждымъ годомъ таетъ вездѣ, откуда только имѣется возможность вывезти лѣсной матеріалъ, въ районахъ, прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ, къ сплавнымъ рѣкамъ и къ безлѣснымъ уѣздамъ. Таяніе это идетъ крайне быстро, и нѣкоторые уѣзды, насчитывавшіе восемь лѣтъ тому назадъ сотни квадратныхъ верстъ пространства, покрытаго лѣсомъ,—теперь считаютъ его лишь десятками верстъ.

Безлѣсной долиной рѣки Сунгари лѣсное пространство раздѣляется на двѣ части: 1) лѣса Хэйлунцзянской провинціи и Барги и 2) лѣса Гиринской провинціи.

Еще недавно большая часть Маньчжуріи къ сѣверу отъ рѣки Сунгари была покрыта лѣсомъ. Въ настоящее время въ Хэйлунцзянской провинціи дѣйствительно лѣсными уѣздами, въ которыхъ лѣсами покрыто отъ 25 до 90 процентовъ всей поверхности, являются лишь уѣзды: Бу-си, Мо-хэ, Ху-ма, Ай-хунь, У-юнь, Ло-бэй, Нунь-цзянъ, Тунъ-бэй, Танъ-юань, Тунъ-хэ. Расположенные между ними и земледѣльческими уѣзды Лунъ-мынь, Цинъ-чэнъ, Тѣ-ли и Мулань быстро теряютъ остатки лѣсовъ и въ близкомъ будущемъ сдѣлаются безлѣсными. Остальные уѣзды провинціи почти совершенно не имѣютъ лѣсовъ.

Въ предѣлахъ Барги широкая лѣсная полоса протянулась по склонамъ и отрогамъ Большого Хингана. Начинаясь къ югу отъ желѣзнодорожной магистрали, у истоковъ рѣкъ Халхи (Хоэрхахэ) и Таоэрхэ, дѣвственные лѣса покрываютъ районъ верховьевъ рѣкъ Чола, Иминьхэ, Изисиньхэ, Яла и Унуръгола. Лѣсъ имѣетъ характеръ тайги въ горахъ у истоковъ и въ верхнемъ теченіи рѣкъ. По мѣрѣ пониженія отроговъ горъ лѣсъ постепенно рѣдѣетъ, дѣлается удобопроходимымъ, обращается затѣмъ въ рощи, покрывающія преимущественно сѣверные склоны горъ, и, наконецъ, совершенно исчезаетъ. Лѣса западнаго склона состоятъ, главнымъ образомъ, изъ лиственницы. Къ ней по низинамъ примѣшивается бѣлая береза, а на возвышенныхъ мѣстахъ и крутыхъ склонахъ появляется дубъ и черная (корейская) береза. На восточномъ склонѣ, особенно при удаленіи отъ главнаго хребта, преобладаютъ лиственныя породы—береза и дубъ.

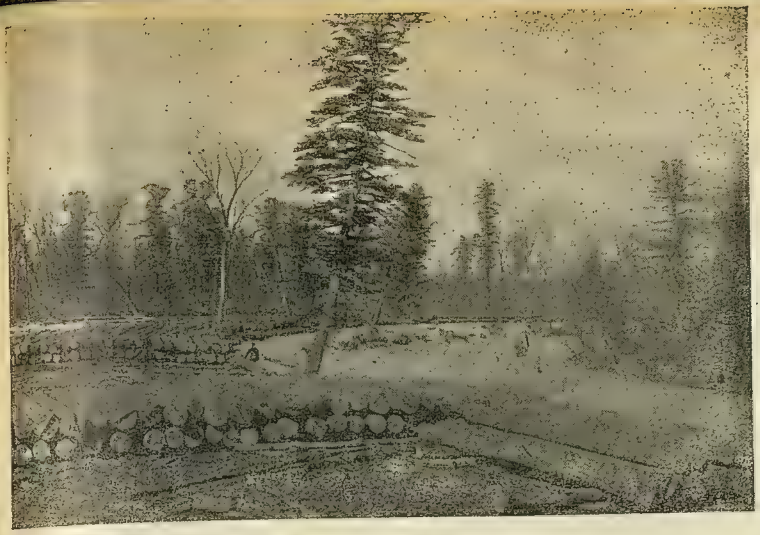
Вблизи желѣзнодорожной линіи лѣса почти исчезаютъ, и на разстояніи 10—15 верстъ отъ нея можно найти лишь рощи мелкаго березняка и дубняка. Далѣе къ сѣверу, въ районѣ верхнихъ теченій Аргуни, Кульдура, Номиньхэ и Билахэ, лѣса снова принимаютъ характеръ тайги и широкой полосой тянутся къ рѣкѣ Амуру по Большому Хингану и его отрогамъ до горнаго узла Ильхури-Алинь. Преобладающей породой деревьевъ этого района является лиственница, достигающая здѣсь размѣровъ строевого лѣса и составляющая 75% всѣхъ деревьевъ. Затѣмъ слѣдуютъ береза, бѣлая и черная, мелкій дубъ, тополь.

Далѣе лѣсная полоса поворачиваетъ на юго-востокъ, покрывая Ильхури-Алинь, Малый Хинганъ и ихъ отроги. Береговая полоса рѣки Амура, шириною въ 20—30 верстъ, въ настоящее время совершенно обнажена отъ лѣсовъ. Здѣсь на сѣверѣ преобладаютъ хвойныя породы, при чемъ наибольшее распространеніе имѣетъ лиственница; южнѣе начинается примѣсь лиственныхъ породъ, а склоны хребта, обращенные къ Сунгари, покрыты прекраснымъ лѣсомъ, имѣющимъ характеръ лѣсовъ Гиринской провинціи съ ихъ разнообразіемъ древесныхъ породъ.

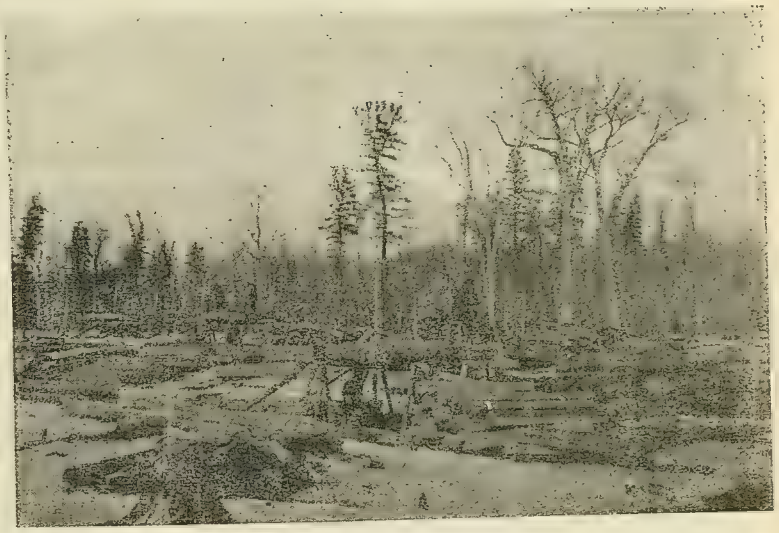
Двадцать лѣтъ тому назадъ это лѣсное пространство въ районѣ г. Сансина перебрасывалось на правый берегъ рѣки Сунгари, и дѣвственная тайга простиралась отсюда до границъ Приморья, Кореи и верховьевъ р. Сунгари. На югѣ эта тайга переходила въ Мукденскую провинцію и въ Корею.

Наиболѣе густыми лѣсами были покрыты въ этомъ районѣ развѣтвленія Тяньбошаня и ихъ скаты. Въ неширокихъ долинахъ, раздѣлявшихъ отдѣльные хребты, обычно было воздѣлано лишь дно, а бока долины были уже покрыты порослью и лѣсомъ. Открытый характеръ имѣли лишь нѣсколько долинъ, изъ которыхъ важнѣйшими являлись Хуньчуньская и Нингутинская.

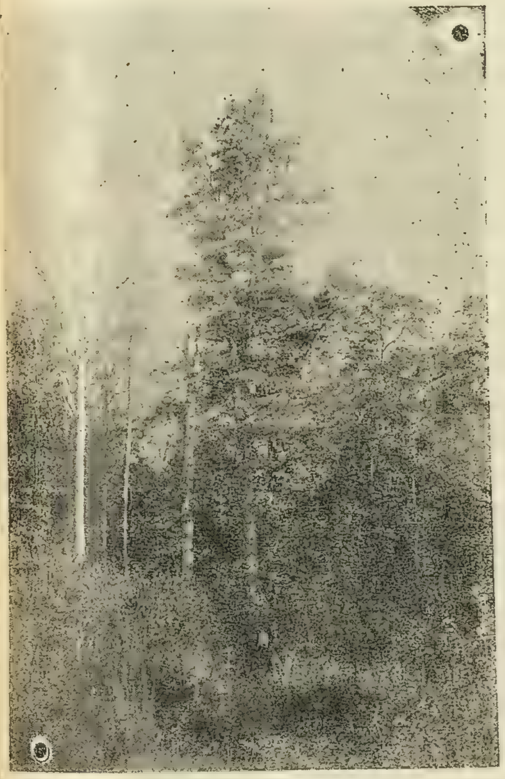
Но съ проведеніемъ желѣзной дороги и съ усиленіемъ колонизаціи Гиринской провинціи, лѣсная площадь этого района стала сильно уменьшаться. Началъ таять лѣсъ вдоль линіи желѣзной дороги, по теченію рѣкъ Муданьцзянъ и Лалинхэ, а также у истоковъ рѣки Сунгари. Воздѣланныя поля стали надвигаться на тайгу со стороны густо заселенныхъ береговъ Сунгари и постепенно уменьшать лѣсную площадь. Хищническая рубка и пожары быстро уничтожаютъ лѣса, и при непринятіи мѣръ недалеко то время, когда Ги-



Восточная линія К. В. ж. д.
Концессія Ковальскаго у раз. Яблоня.
Складъ матеріаловъ.
(Изъ коллекціи г. Ковальскаго).

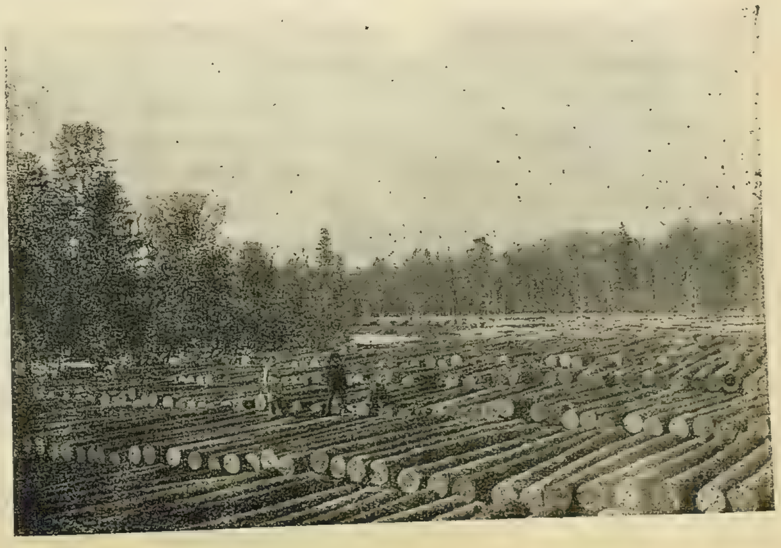


Восточная линія К. В. ж. д.
Концессія К. В. ж. д. у ст. Шитоухэцзы.
Распиловка матеріала вручную.
(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева).



Восточная линія К. В. ж. д.
Концессія К. В. ж. д. у ст. Шитоухэцзы.
Типъ кедрово-лиственнаго лѣса.
(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева).

Восточная линія К. В. ж. д.
Концессія Ковальскаго у раз. Яблоня. Складъ матеріаловъ.
(Изъ коллекціи Ковальскаго).



ринская провинція окажется столь же безлѣсной, какъ и сѣверныя провинціи Китая.

Отъ этой обширной лѣсной площади протянулась на сѣверо-востокъ, вдоль хребта Кентей-Алинь и его развѣтвленій, совсѣмъ мало изслѣдованная полоса лѣсовъ, сливающаяся далѣе съ лѣсами, идущими вдоль лѣваго берега рѣки Уссури.

Лѣса Гиринской провинціи отличаются крайнимъ разнообразіемъ древесныхъ породъ и несравненно превосходятъ въ этомъ отношеніи лѣса Большого Хингана. Превосходятъ они ихъ и размѣрами деревьевъ.

Преобладающими породами являются породы хвойныя, изъ которыхъ по распространенію на первомъ мѣстѣ стоитъ кедръ; но на-ряду съ хвойными растетъ масса разнообразнѣйшихъ лиственныхъ породъ. Всѣ эти породы можно встрѣтить на сравнительно небольшомъ клочкѣ земли; вдоль гребней хребтовъ преобладаетъ хвойный лѣсъ, склоны покрыты смѣшаннымъ, а въ долинахъ растутъ уже чисто-лиственные лѣса.

Характерной чертой лѣсовъ Гиринской провинціи является ихъ труднодоступность лѣтомъ. Вслѣдствіе болотистой почвы, обусловленной влажностью климата, и каменистой подпочвы, многіе деревья слабо связаны съ грунтомъ, отчего наблюдается большое количество бурелома. Этотъ буреломъ да густыя заросли кустарниковъ, переплетенныхъ вьющимися растеніями, дѣлаютъ здѣшнюю тайгу труднопроходимою безъ помощи топора.

Лѣса какъ Хэйлунцзянской, такъ и Гиринской провинцій обладаютъ громадными запасами прекраснаго строевого лѣса. Но подсчитать какъ площадь, занятую этими лѣсами, такъ и запасы древесины, которыми они обладаютъ, представляется дѣломъ совершенно невозможнымъ. Китайскіе источники опредѣляютъ запасы древесины слѣдующими цифрами: для Гиринской провинціи къ югу отъ Китайской Восточной желѣзной дороги – въ 1.663 милліона куб. футовъ, для лѣсовъ по Малому Хингану—въ четырнадцать милліардовъ куб. футовъ и по Большому Хингану—въ 108 милліардовъ куб. футовъ. Однако, даже относительная правильность этихъ цифръ вызываетъ большія сомнѣнія. Китайскія данныя учитываютъ довольно точно лѣса въ уѣздахъ, въ которыхъ большая часть лѣса уже вырублена; что же касается отдаленныхъ уѣздовъ, еще богатыхъ лѣсомъ, о нихъ имѣются крайне недостаточныя свѣдѣнія.

Общія условія лѣсопромышленности.

Лѣсопромышленная дѣятельность въ лѣсныхъ уѣздахъ Сѣверной Маньчжуріи направлена къ снабженію топливомъ и необходимымъ строительнымъ матеріаломъ ближайшихъ уже лишенныхъ лѣсовъ уѣздовъ, затѣмъ къ выработкѣ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ для нуждъ Китайской Восточной желѣзной дороги, а также для большихъ городовъ, и, наконецъ, для вывоза за предѣлы Сѣверной Маньчжуріи.

Лѣсопромышленность для удовлетворенія потребностей китайскаго населенія не отличается крупными размѣрами. При неприхотливости китайцевъ, незатѣйливости ихъ жилищъ, привычкѣ замѣнять дрова различными суррогатами, въ видѣ стеблей гаоляна, соломы и обугленныхъ корней деревьевъ, потребность ихъ въ хорошемъ лѣсномъ матеріалѣ сравнительно невелика. Поэтому и удовлетвореніе этой потребности сосредоточено въ рукахъ артелей, разбросанныхъ по всей Маньчжуріи и производящихъ рубку въ лѣсахъ, соприкасающихся съ культурными засѣянными районами, куда и вывозятся гужомъ или сплавляются заготовленные дешовые матеріалы. На вырубленныя мѣста тотчасъ же надвигается пашня, и лѣсныя площади, отъ соприкосновенія съ полями, постепенно и неуклонно таютъ.

Развитіе лѣсопромышленности для нуждъ желѣзной дороги, для крупныхъ центровъ и для вывоза за предѣлы Маньчжуріи всецѣло зависитъ отъ возможности вывоза изъ пункта рубки выработанныхъ лѣсныхъ матеріаловъ. Въ районахъ, откуда такой вывозъ возможенъ, возникли крупныя лѣсопромышленныя предпріятія, какъ русскія, такъ и китайскія. За послѣднее время замѣчается проникновеніе въ Сѣв. Маньчжурію и предпринимателей-японцевъ.

Пользоваться грунтовыми путями для вывоза на далекія разстоянія такого громоздкаго матеріала, какъ лѣсъ, не приходится. Въ настоящее время существуетъ гужевой подвозъ дровъ, мелкаго строительнаго матеріала и древеснаго угля къ большимъ центрамъ въ родѣ Харбина, Аньда и Цицикара, но только на небольшихъ разстояніяхъ, въ большинствѣ случаевъ не превышающихъ 100—120 верстъ.

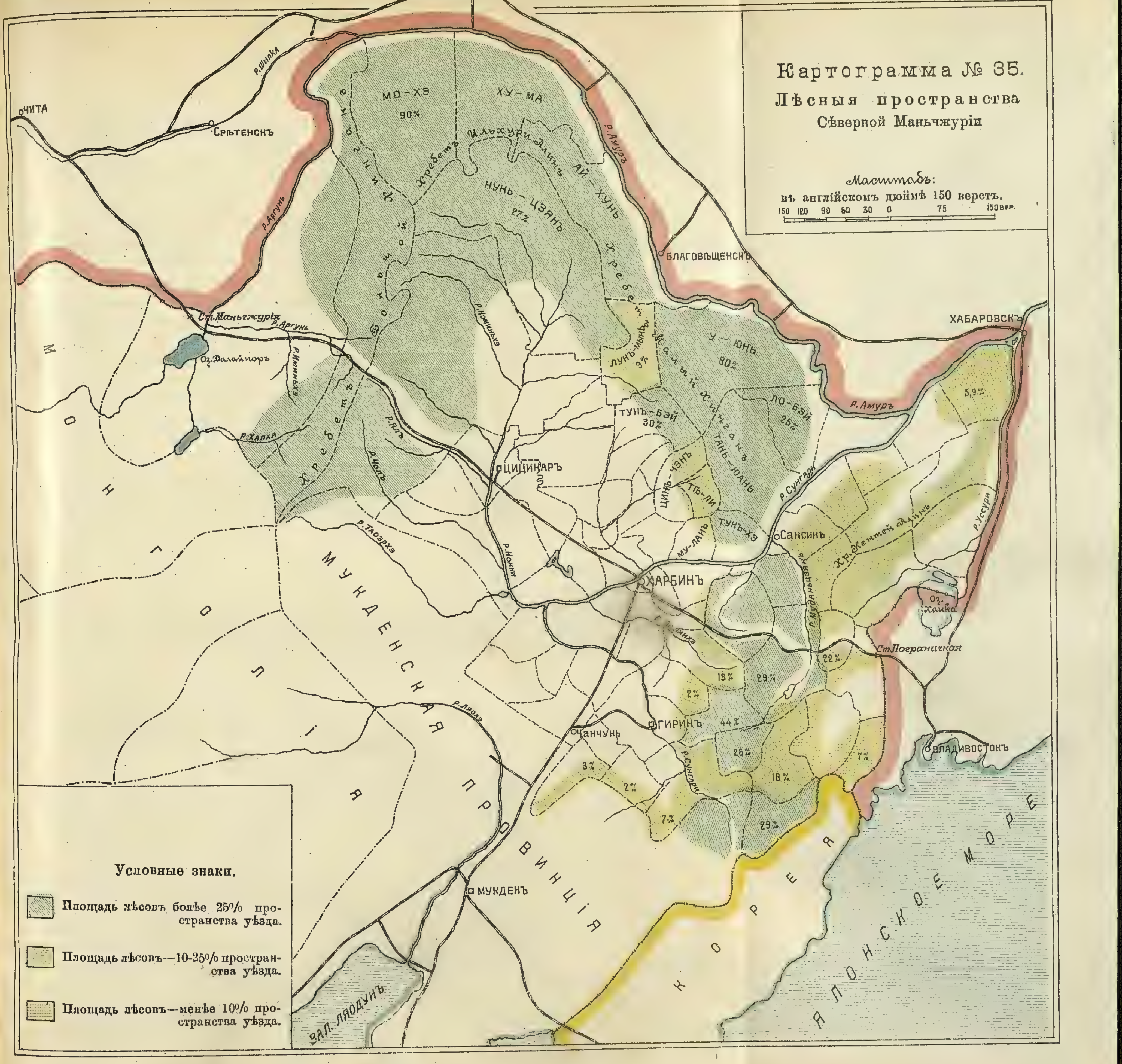
Наиболѣе дешовымъ путемъ для подвоза на дальнее разстояніе являются рѣки. Однако, необходимо принять во вниманіе, что рѣкъ, которыми можно воспользоваться для сплава лѣса, въ Маньчжуріи крайне мало.

Въ главныхъ долинахъ значительныхъ рѣкъ лѣсовъ нигдѣ нѣтъ. Лѣса въ большинствѣ случаевъ покрываютъ лишь склоны поперечныхъ «отпадковъ» вдоль мелкихъ горныхъ рѣчекъ. Сплавъ по такимъ рѣчкамъ, даже дровъ,—дѣло крайне капризное. Если выдается хорошая средняя вода, сплавъ бываетъ удачный, и доставка лѣсныхъ матеріаловъ обходится крайне дешево; если вода слишкомъ сильна, матеріалъ разноситъ въ стороны, и при спадѣ воды онъ садится по кустамъ; если воды нѣтъ, заготовленный матеріалъ лежитъ, иногда по нѣсколько лѣтъ, и портится.

Поэтому въ Сѣв. Маньчжуріи изъ лѣсныхъ районовъ, эксплоатируемыхъ на широкихъ началахъ, лишь одинъ вывозитъ выработанные матеріалы водою. Этотъ районъ расположенъ по нижнему теченію р. Сунгари въ двухстахъ верстахъ отъ г. Харбина, и съ пристани Цалинхэ и другихъ отправляетъ десятки милліоновъ пудовъ лѣса въ Харбинъ и при-сунгарійскіе безлѣсные уѣзды.

Вторымъ райономъ, пользующимся рѣкою Сунгари для вывоза вырабатываемыхъ матеріаловъ, является районъ истоковъ этой рѣки. Но этотъ районъ лежитъ уже внѣ предѣловъ Сѣверной Маньчжуріи, хотя и играетъ огромную роль въ лѣсной торговлѣ ея. Его продукты являются главнѣйшими конкурентами лѣсныхъ матеріаловъ, вывозимыхъ на югъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. Районъ этотъ тяготѣетъ къ г. Гирину, который распредѣляетъ заготовленные тамъ лѣсные матеріалы.

Изъ остальныхъ рѣкъ Маньчжуріи, нѣкоторое значеніе, какъ сплавныя на далекомъ разстояніи, имѣютъ рѣки Нонни, Лалинхэ и Муданьцзянъ. Но, вслѣдствіе ихъ мелководья и извилистости, по нимъ сплавляется сравнительно незначительное количество лѣсныхъ матеріаловъ. Рѣка Амуръ, конечно, можетъ имѣть большое значеніе для сплава лѣсныхъ богатствъ сѣверныхъ уѣздовъ Хэйлунцзянской провинціи, но въ настоящее время сплавъ производится лишь въ незначительныхъ количествахъ, и крупныхъ лѣсопромышленныхъ предпріятій въ районѣ, прилегающемъ къ Амуру, нѣтъ.



Картограмма № 35.

Лѣсныя пространства Сѣверной Маньчжуріи

Масштабъ:
въ англійскомъ дюймѣ 150 верстъ.

150 120 90 60 30 0 75 150 вер.
Чита
р. Шилка
Срѣтенскъ
р. Аргунь
Ст. Маньчжурія
р. Аргунь
Оз. Далайноръ
р. Иминьхэ
р. Халха
Монголія
Мо-хэ 90%
Ху-ма
Хребетъ Ильхури Алинь
Ай-хунь
Нунь-цзянь 27%
Большой Хинганъ
Хребетъ Большой Хинганъ
р. Номиньхэ
р. Ялъ
р. Чоль
р. Амуръ
Благовѣщенскъ
Хребетъ Малый Хинганъ
Лунъ-мынь 9%
У-юнь 80%
Ло-бэй 25%
Тунъ-бэй 30%
Тань-юань
Цинь-чэнь
Ть-ли
Тунъ-хэ
Му-лань
Цицикаръ
р. Таоэрхэ
р. Нонни
р. Сунгари
Сансинъ
Хабаровскъ
р. Амуръ
5,9%
Хр. Кентей Алинь
р. Усури
Оз. Ханка
р. Муданьцзянъ
Харбинъ
р. Линхэ
Ст. Пограничная
22%
18%
29%
2%
44%
Гиринъ
Чанчунь
26%
18%
7%
3%
2%
7%
29%
р. Сунгари
р. Ляохэ
Мукденская провинція
Мукденъ
Владивостокъ
Корея
Японское море
Зал. Ляодунъ

Условные знаки.

▨	Площадь лѣсовъ болѣе 25% пространства уѣзда.
▨	Площадь лѣсовъ—10-25% пространства уѣзда.
▤	Площадь лѣсовъ—менѣе 10% пространства уѣзда.

Къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ тяготѣютъ два эксплоатируемыхъ въ настоящее время района: Западной линiи, или Хинганскiй—лѣса, покрывающiе среднюю часть Большого Хингана и его склоны, и районъ Восточной линiи—лѣсная полоса, тянущаяся вдоль желѣзной дороги отъ станцiи Сяолинъ до Силиньхэ.

Такимъ образомъ, въ лѣсопромышленности Сѣверной Маньчжурiи преобладающее значенiе имѣютъ четыре эксплоатируемыхъ въ настоящее время лѣсныхъ района: Восточной линiи, Хинганскiй, Нижне-Сунгарiйскiй и Гиринскiй.

Лѣсными пространствами, въ настоящее время не разрабатываемыми, но пригодными для эксплоатацiи, являются площади, прилегающiя къ разрабатывающимся на Хинганѣ и на Восточной линiи, но расположенныя далѣе въ глубь страны. По мѣрѣ истощенiя запасовъ лѣса на болѣе близкихъ къ желѣзной дорогѣ участкахъ и съ удлиненiемъ существующихъ, или проведенiемъ новыхъ подъѣздныхъ путей, настанетъ очередь и этихъ, пока еще не тронутыхъ районовъ. Возможна разработка и лѣсныхъ богатствъ, тянущихся вдоль берега р. Амура, но вывозъ выработанныхъ здѣсь матерiаловъ не коснется желѣзной дороги, такъ какъ пойдетъ по р. Амуру.

Къ районамъ, которые приходится признать экономически безнадежными въ ближайшемъ будущемъ, относятся въ Хэйлунцзянской провинцiи лѣса сѣверной части Большого Хингана и лежащiе по хребту Ильхури-Алинь, а въ Гиринской провинцiи—лѣса по хребту Кентей-Алинь и вдоль р. Уссури.

Китайская Восточная ж. д. и лѣсопромышленность.

Влiянiе Китайской Восточной желѣзной дороги на развитiе лѣсопромышленности Сѣверной Маньчжурiи можетъ быть разсматриваемо съ двухъ точекъ зрѣнiя: во-первыхъ, какъ потребителя лѣсныхъ матерiаловъ и дровъ и, во-вторыхъ, какъ перевозочнаго предпрiятiя.

Значенiе желѣзной дороги, какъ потребителя продуктовъ лѣсного дѣла, —громадно. Самое зарожденiе крупныхъ лѣсопромышленныхъ предпрiятiй въ Сѣв. Маньчжурiи всецѣло обязано потребностямъ въ лѣсѣ при постройкѣ желѣзной дороги. Въ дальнѣйшемъ желѣзная дорога поддерживала ихъ существованiе своими заказами. На нужды китайскаго населенiя и на частный рынокъ работали до настоящаго времени преимущественно мелкiя китайскiя лѣсорубныя артели и лѣсопромышленники-китайцы Сунгарiйскаго и Гиринскаго районовъ. Концессiонеры же Западной и Восточной линiй большую часть выработанныхъ матерiаловъ ставили на желѣзную дорогу.

Въ 1913 г. изъ общаго количества выработанныхъ на концессiяхъ лѣсныхъ матерiаловъ, примѣрно въ 49 миллiоновъ пудовъ, болѣе 43 миллiоновъ, или почти 90%, было сдано желѣзной дорогѣ; остальные же 10% были распредѣлены поровну между мѣстнымъ рынкомъ и вывозомъ за предѣлы Сѣверной Маньчжурiи. Въ послѣдующiе годы, хотя временами заказы на лѣсные матерiалы и дрова со стороны дороги и уменьшались, главнымъ образомъ вслѣдствiе перевода части паровозовъ на отопленiе углемъ, все же она постоянно оставалась главнымъ потребителемъ вырабатываемыхъ на лѣсныхъ концессiяхъ продуктовъ.

Дiаграмма № 36 показываетъ количество погодныхъ поставокъ лѣсныхъ матерiаловъ для нуждъ желѣзной дороги и погодный же вывозъ ихъ по желѣзной дорогѣ для нуждъ мѣстнаго и заграничнаго рынковъ. Изъ этой діаграммы ясно видно, что работа крупныхъ лѣсопромышленныхъ предпріятій въ Маньчжуріи питалась заказами желѣзной дороги, и лѣсопромышленныя предпріятія полосы отчужденія опредѣленно строили свое благополучіе на этихъ заказахъ. Изъ 420 милліоновъ пудовъ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, выработанныхъ на концессіяхъ за 9 лѣтъ, болѣе 350 милліоновъ, или 85%, было сдано дорогѣ.

Китайская Восточная желѣзная дорога, какъ перевозочное предпріятіе, заинтересована въ возможно болѣе широкомъ развитіи лѣсопромышленности въ Маньчжуріи и въ удешевленіи себѣстоимости ея продуктовъ для усиленія вывоза ихъ на мѣстные и заграничные рынки.

Принятіе мѣръ для развитія вывоза лѣсныхъ матеріаловъ крайне необходимо особенно потому, что уже въ ближайшемъ будущемъ дорога должна отказаться отъ своей роли опекуна лѣсопромышленныхъ предпріятій. Сознавая необходимость сохраненія лѣсовъ Сѣверной Маньчжуріи, Управленіе Китайской Восточной желѣзной дороги уже предрѣшило переходъ отопленія паровозовъ съ древеснаго топлива на уголь. А въ этомъ случаѣ заказы дороги на лѣсные матеріалы сократятся въ нѣсколько разъ, и вырабатываемые лѣсопромышленниками матеріалы должны будутъ искать сбыта на частномъ рынкѣ.

Въ настоящее время по количеству перевозокъ лѣсные матеріалы занимаютъ третье мѣсто, составляя около 7—8 процентовъ всѣхъ перевозокъ по коммерческому тарифу. Лѣтомъ 1921 года желѣзная дорога широко пошла навстрѣчу интересамъ лѣсопромышленниковъ, уменьшивъ тарифы на перевозку дровъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ на 37% и упростивъ номенклатуру послѣднихъ. Эта мѣра вызвала оживленіе перевозокъ.

Лѣсной районъ восточной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги.

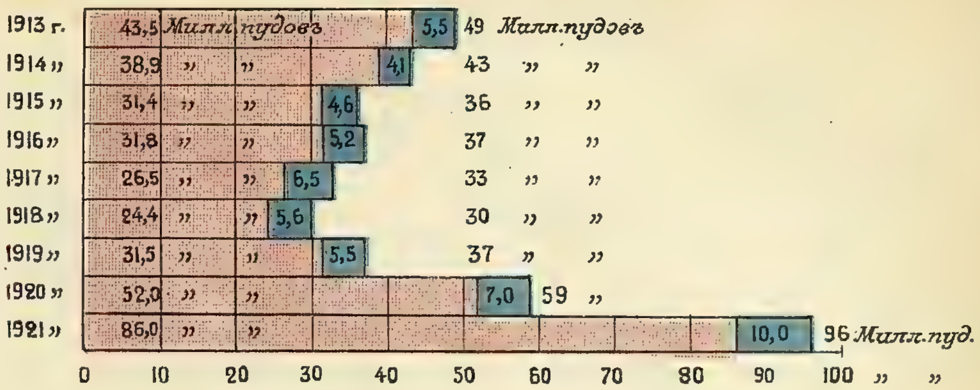
Восточный лѣсной районъ играетъ выдающуюся роль въ лѣсопромышленности Сѣверной Маньчжуріи. Десять лѣтъ тому назадъ можно было сказать, что лѣсопромышленность Сѣв. Маньчжуріи есть лѣсопромышленность Восточнаго района, такъ какъ выработка для дороги и вывозъ со станцій Восточной линіи въ двадцать разъ превышали выработку Хинганскаго. Хотя въ настоящее время это соотношеніе и измѣнилось въ пользу послѣдняго, все же и теперь, по количеству дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, поставляемыхъ для нуждъ желѣзной дороги и вывозимыхъ по ней на частные рынки, Восточный районъ въ пять разъ превосходитъ остальные, вмѣстѣ взятые. (Діаграмма № 37).

Объясняется это, прежде всего, большимъ богатствомъ лѣсами полосы, прилегающей къ Восточной линіи, разнообразіемъ породъ деревьевъ и ихъ крупными размѣрами. На Хинганѣ растетъ преимущественно лиственница, въ распиловку не идущая, и для которой поэтому широкое примѣненіе не легко найти. Кромѣ того, Западному району трудно конкурировать съ Восточнымъ изъ-за удаленности его отъ наиболѣе емкихъ рынковъ. Центръ Западнаго района находится отъ Харбина въ 540 верстахъ, а центръ Восточнаго—всего въ 180 верстахъ, что ставитъ первый въ крайне невыгодныя условія въ отношеніи главнѣйшихъ возможныхъ рынковъ сбыта—Харбина, Приморья и Южной Маньчжуріи.

Лѣсная площадь вдоль Восточной линіи простирается отъ станціи Сяолинъ до станціи Силиньхэ, и здѣсь расположенъ цѣлый рядъ какъ русскихъ,

Діаграмма № 36.

Количество лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ, **заготовленныхъ въ С. Маньчжуріи для нуждъ К. В. ж. дороги и вывезенныхъ по ж. дорогѣ для частнаго рынка** въ 1913—1921 годахъ.



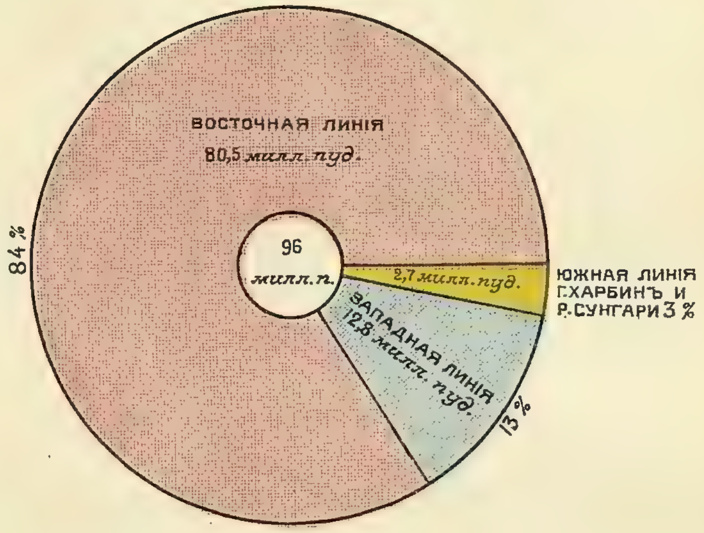
Діаграмма № 37.

Поставка въ 1921-мъ году лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ на К. В. ж. дорогу и вывозъ со станцій:

1) **Восточной линіи,**

2) **Западной линіи и**

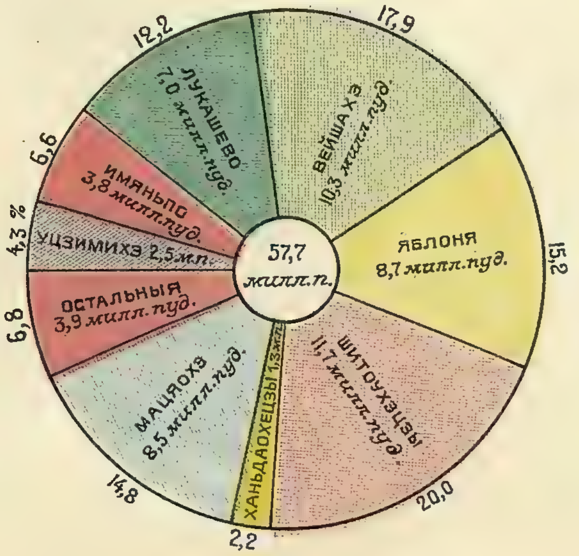
3) **Южной линіи, изъ гор. Харбина и съ р. Сунгари.**



Діаграмма № 39.

Отправка лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ для нуждъ К. В. ж. дороги и для частнаго рынка со станцій Восточной линіи К. В. ж. дороги въ 1921-мъ году.

(По цензу—болѣе 1 милліона пудовъ).



такъ и японскихъ концессій, обнимающихъ болѣе восьми тысячъ квадратныхъ верстъ, изъ которыхъ около половины дѣйствительной лѣсной площади. Пользованіе этими концессіями закрѣплено договорами съ Китайскимъ Правительствомъ, при чемъ въ пользу казны взыскиваются опредѣленныя «попенныя». Попенныя эти, при рубкѣ для нуждъ частнаго рынка, опредѣляются въ размѣрѣ отъ 18 до 21,5 процента продажной стоимости матеріала. При рубкѣ для нуждъ желѣзной дороги попенныя установлены въ значительно меньшемъ размѣрѣ: 0,4 цента за аршино-вершокъ бревна, 1 долларъ съ куб. сажени дровъ и 3,5 цента со шпалы. При этомъ, по договору 1907 года, дорога имѣетъ право ежегодно вырубить и купить для себя у лѣсопромышленниковъ громадное количество лѣса: 200 тысячъ куб. саж. дровъ, 800 тысячъ шпалъ и 200 тысячъ бревенъ. Это количество значительно превышаетъ потребность дороги.

Наиболѣе крупными лѣсопромышленниками Восточнаго района являются (схема № 38):

1) Скидельскій, владѣющій концессіонными участками въ районахъ станцій Маоэршань—Имяньпо, Лукашево—Вейшахэ, Модаоши и Силиньхэ;

2) Ковальскій, имѣющій концессіи у станціи Имяньпо, вблизи разъѣзда Яблоня и ст. Ханьдаохэцзы;

3). Бр. Поповы, проложившіе въ 1920 году къ своей концессіи подъѣздную ширококолейную вѣтку длиною 27 верстъ отъ ст. Мацяохэ;

4) Бр. Шевченко, владѣющіе въ Восточномъ районѣ небольшой концессіей вблизи ст. Шитоухэцзы;

5) Слинкинъ, имѣющій концессію, которая соединена ширококолейной вѣткой съ той же станціей;

6) японскія товарищества, владѣющія концессіями вблизи станцій Шаньши и Хайлинъ.

У ст. Шитоухэцзы расположена также цѣнная по запасу и разнообразію древесныхъ породъ «Восточная лѣсная концессія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги».

Кромѣ того, на Восточной линіи находится еще рядъ менѣе крупныхъ концессій, и въ этомъ же районѣ лѣсопромышленностью занимаются японскіе и китайскіе мелкіе предприниматели.

Вслѣдствіе усиленной и непланомѣрной рубки лѣсные участки, съ которыхъ вывозъ матеріаловъ наиболѣе легокъ, быстро очищаются отъ лѣсовъ. А такъ какъ подвозъ къ станціи гужомъ на далекомъ разстояніи чрезвычайно повышаетъ себѣстоимость матеріала, то концессіи Восточной линіи, гдѣ лѣсопромышленность имѣетъ крупный размахъ, широко примѣняютъ прокладку ширококолейныхъ подъѣздныхъ путей, значительно сокращающихъ расходы по подвозу матеріаловъ съ мѣстъ заготовки къ станціямъ.

Общее протяженіе подъѣздныхъ путей постоянно увеличивается, и на всей дорогѣ съ 223 верстъ въ 1913 году выросло до 355 верстъ въ 1921 году. (Діаграмма № 39). При этомъ, отдѣльные подъѣздные пути, по выработкѣ района, чаще переносятся на другую станцію, а не протягиваются дальше, такъ какъ послѣднее повело бы къ слишкомъ большому удлиненію желѣзнодорожной вѣтки.

Какъ уже указывалось выше, районъ Восточной линіи отличается крайнимъ разнообразіемъ древесныхъ породъ. На Восточной линіи, какъ и на Западной, преобладающее значеніе имѣютъ породы хвойныя. Но въ то время, какъ на Хингапѣ главную роль играетъ лиственница, здѣсь послѣдняя встрѣчается лишь въ незначительномъ количествѣ.

Первенствующее значеніе на Востокѣ принадлежитъ кедру (Pinus Koraiensis Sieb. et Zucc.), который достигаетъ иногда 56 аршинъ въ высоту и 28 вершковъ въ діаметрѣ на высотѣ груди. Кедровые бревна толще 10 вершковъ въ верхнемъ отрубѣ встрѣчаются здѣсь въ большомъ количествѣ.

Вторымъ по распространенію деревомъ является аянская ель (Picea ajanensis Fisch). Изъ остальныхъ хвойныхъ необходимо отмѣтить лиственницу (Larix dahurica Turcz.) и пихту (Abies nephrolepis Max), встрѣчающихся здѣсь въ сравнительно небольшомъ количествѣ.

Изъ лиственныхъ породъ наиболѣе распространены березы бѣлая (Betula platyphylla Sucatch) и черная (Betula dahurica Pall), берестъ (Ulmus montana Wither), карагачъ (Ulmus campestris L.), дубъ (Quercus mongolica Fisch) и липа (Tilia amurensis Kom. и Tilia manschurica Rupr. et Max).

Кромѣ того, здѣсь растутъ очень цѣнныя породы орѣха (Juglans manschurica Max), бархата (Phellodendron amurense Rupr.) и ясеня (Fraxinus manschurica Rupr.), а также клены (Acer Mono Max и Acer manschuricum Max), осина (Populus tremula L.), тополи (Populus suaveolens Fisch и Populus Simoni Carr.), ольха (Alnus hirsuta Turcz.) и цѣлый рядъ болѣе низкорослыхъ деревьевъ.

Изъ всѣхъ породъ Восточнаго района наибольшее практическое значеніе имѣетъ безусловно кедръ, такъ какъ при цѣнныхъ качествахъ и запасы его здѣсь очень велики.

Кедръ даетъ крупный строительный матеріалъ, прекрасный для распиловки и для употребленія въ кругломъ видѣ, въ постройкахъ. Большого вниманія заслуживаетъ также и аянская ель для тѣхъ же цѣлей.

Если, помимо крѣпости, принимать во вниманіе и сохраняемость, то еще выше кедра приходится поставить лиственницу. Послѣдняя особенно хороша для шпалъ, столбовъ, закапываемыхъ въ землю, и шахтовыхъ стоекъ; при намоканіи она дѣлается еще болѣе крѣпкой и какъ бы каменѣетъ. При осмотрѣ шпалъ, снятыхъ на Западной линіи съ Хоргоскаго подъѣздного пути, гдѣ онѣ были уложены восемь лѣтъ тому назадъ уже старыми, шпалы эти оказались вполнѣ пригодными къ употребленію. Въ то время, какъ для непропитанной шпалы на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ установленъ нормальный срокъ 4 года, лиственничная непропитанная шпала можетъ вылежать не портясь отъ 10 до 20 лѣтъ.

Орѣхъ, бархатъ и кленъ очень пригодны для подѣлокъ, благодаря своей чрезвычайно красивой древесинѣ.

Осина въ большомъ количествѣ идетъ на заготовку чурокъ для спичекъ. Мѣстный дубъ пригоденъ почти исключительно на дрова.

Разработка лѣсныхъ богатствъ на Восточной линіи, какъ и вообще въ Маньчжуріи, ведется самымъ хищническимъ способомъ.

Обычно въ районѣ, гдѣ началась эксплоатація, лѣсъ вырубается безжалостнѣйшимъ образомъ начисто, при чемъ въ виду большого спроса со стороны дороги и мѣстнаго рынка на древесное топливо, прекрасный строевой лѣсъ и цѣнныя породы рубятся на дрова.

При правильномъ веденіи лѣсного хозяйства, въ случаѣ вырубки извѣстнаго лѣсного участка въ Маньчжуріи, нормально должно получаться около

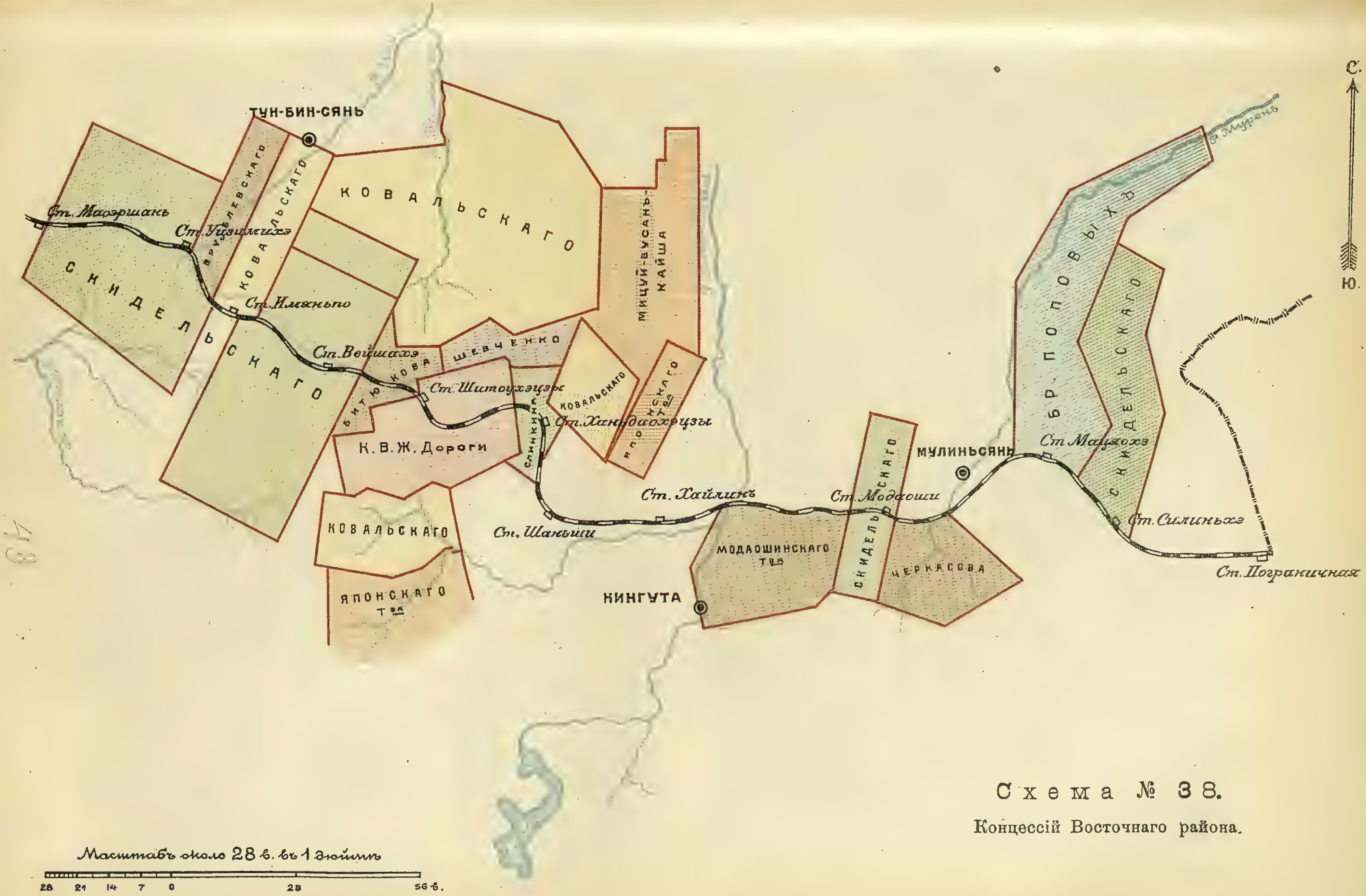

С.
Ю.
ТУН-БИН-СЯНЬ
Ст. Маоэршань
Ст. Уцзимихэ
Ст. Имяньпо
Ст. Вейшахэ
Ст. Шитоухэцзы
Ст. Ханьдаохэцзы
Ст. Шаньши
Ст. Хайлинъ
Ст. Модаоши
Ст. Мацяохэ
Ст. Силиньхэ
Ст. Пограничная
МУЛИНЬСЯНЬ
КИНГУТА
р. Мурень
СКИДЕЛЬСКАГО
ВРУБЛЕВСКАГО
КОВАЛЬСКАГО
КОВАЛЬСКАГО
СКИДЕЛЬСКАГО
КОВАЛЬСКАГО
МИЦУЙ-БУСАНЬ-КАЙША
ШЕВЧЕНКО
БИТЮКОВА
К. В. Ж. Дороги
СЛИНКИНА
КОВАЛЬСКАГО
ЯПОНСКАГО Т-ва
КОВАЛЬСКАГО
ЯПОНСКАГО Т-ва
МОДАОШИНСКАГО Т-ва
СКИДЕЛЬСКАГО
ЧЕРКАСОВА
БР. ПОПОВЫХЪ
СКИДЕЛЬСКАГО
Масштабъ около 28 в. въ 1 дюймъ
28
21
14
7
0
28
56 в.

Схема № 38.

Концессій Восточнаго района.

33% лѣсного строительнаго матеріала и шпалъ; остальные 67% составляютъ дрова. И такое соотношеніе, вообще говоря, въ хозяйственномъ отношеніи крайне невыгодно, такъ какъ получается слишкомъ большой процентъ дешоваго матеріала—дровъ. Объясняется оно отчасти большимъ процентомъ дефектнаго лѣса и сучковатостью маньчжурскихъ деревьевъ, отчасти высокими требованіями рынка, избалованнаго богатствомъ лѣса.

Между тѣмъ, при современной хищнической эксплоатаціи на концессіяхъ вырабатывается всего лишь около 14% лѣсного строительнаго матеріала и шпалъ.

Такъ въ 1921 году поставлено на желѣзную дорогу и вывезено на мѣстный и заграничный рынки всего около 96 милліоновъ пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ. Изъ этого количества на долю лѣсного строительнаго матеріала и шпалъ приходится всего около 14,5 милліоновъ пудовъ въ то время, какъ при правильной эксплоатаціи должно быть получено ихъ не менѣе 30 милліоновъ пудовъ. Такимъ образомъ, болѣе 15 милліоновъ пудовъ цѣннаго лѣсного матеріала вырублено на дрова.

Это нерасчетливое истребленіе лѣсовъ должно обратить на себя вниманіе лѣсопромышленниковъ, тѣмъ болѣе, что никакихъ мѣръ къ возстановленію уничтоженнаго не принимается,—лѣсонасажденія не существуетъ. Поэтому-то, проѣзжая въ настоящее время изъ Харбина въ Пограничную, по мѣстности, гдѣ двадцать пять лѣтъ тому назадъ было сплошное лѣсное море, лишь съ трудомъ находишь остатки его. Лѣсной тайги нигдѣ не видно; только мѣстами, обычно ближе къ переваламъ, тянутся вдоль линіи жалкія молодыя поросли. И такой характеръ, какъ общее правило, имѣетъ прилегающая къ желѣзной дорогѣ полоса шириною въ 10—15 верстъ.

Выбравши лучшій матеріалъ въ одномъ районѣ, лѣсопромышленники переходятъ въ другой, переносятъ туда подъѣздной путь и уничтожаютъ лѣса здѣсь. Ярко иллюстрируется этотъ фактъ работой станцій по вывозу лѣсныхъ матеріаловъ. Если прослѣдить эту работу за рядъ лѣтъ, то видишь, что сплошь да рядомъ станція, работавшая крайне интенсивно и вывозившая въ годъ сотни тысячъ пудовъ, вдругъ начинаетъ хирѣть, и въ короткій промежутокъ времени работа ея падаетъ до нуля. Въ то же время начинаетъ оживляться работа какой-либо незначительной станціи или разъѣзда, не работавшихъ до тѣхъ поръ, и черезъ годъ отправки съ нея исчисляются сотнями тысячъ пудовъ.

Концессіи Восточной линіи, въ которыя вложены большіе капиталы, оборудованы въ общемъ хорошо. Во всѣхъ крупныхъ концессіяхъ проложены ширококолейные подъѣздные пути, и нѣкоторыя изъ концессій имѣютъ на станціяхъ лѣсопилки, позволяющія на мѣстѣ же вырабатывать машиннымъ способомъ брусья и доски. Но все же большая часть лѣса вывозится въ кругломъ необдѣланномъ видѣ или въ брусьяхъ, тесанныхъ топоромъ, и это является рѣзкимъ недостаткомъ большинства концессій.

По вывозу матеріаловъ и дровъ для нуждъ желѣзной дороги и частнаго рынка наиболѣе интенсивно работающими станціями являются: Лукашево (Скидельскій), Вейшахэ (Скидельскій), Шитоухэцзы (концессія К. В. ж. д., Шевченко и Слинкинъ), Яблоня (Ковальскій) и Мацяохэ (Бр. Поповы). (Діаграмма № 39).

Станціи Восточной линіи отправляютъ разнородный матеріалъ. Станціи, расположенныя ближе къ Харбину, до Имяньпо включительно, какъ-то: Маоэршань, разъѣзды Хунхузскій и Новый, Уцзими и Уцзимихэ, грузятъ преимущественно дрова, чурки, кругляки и прочій мелкій лѣсной матеріалъ. Ясно, что этотъ районъ выработанъ. Въ настоящее время идетъ окончательная очистка мелкими русскими и китайскими предпринимателями тѣхъ участковъ болѣе мелкаго лѣса, которымъ первоначально пренебрегли крупные поставщики, вырубавшіе болѣе цѣнные участки.

Станціи отъ Лукашево до Ханьдаохэцзы включительно расположены въ полосѣ, до настоящаго времени еще богатой крупнымъ строевымъ лѣсомъ. Съ этихъ станцій, изъ Лукашево, Вейшахэ, Яблоня, Шитоухэцзы и Ханьдаохэцзы, преимущественно производится поставка для дороги строительныхъ матеріаловъ, здѣсь расположены лѣсопилки, отсюда же идетъ отправка на частный рынокъ брусьевъ и крупныхъ бревенъ.

Далѣе на востокъ поставляютъ крупный строительный матеріалъ лишь Хайлинъ и Муданьцзянъ, но въ незначительномъ количествѣ. Можно ожидать въ ближайшемъ будущемъ развитія въ широкомъ масштабѣ работъ по выработкѣ лѣсного строительнаго матеріала въ районѣ ст. Мацяохэ, на концессіи бр. Поповыхъ. До настоящаго времени эта концессія ограничивалась исключительно поставкой строительныхъ матеріаловъ для нуждъ желѣзной дороги и то сравнительно въ незначительномъ количествѣ. Въ 1921-мъ году Мацяохэ поставила всего около 450 тысячъ куб. футовъ лѣсныхъ матеріаловъ, то-есть около 5% поставляемыхъ для желѣзной дороги строительныхъ матеріаловъ и шпалъ.

На Восточной линіи, какъ отмѣчено выше, находится «Восточная концессія Общества Китайской Восточной жел. дороги», разрабатываемая въ настоящее время очень широко.

Концессія эта расположена по обѣ стороны желѣзнодорожной линіи, отъ разъѣзда Рябчикъ до ст. Гаолинцзы, и занимаетъ площадь около 820 кв. верстъ, изъ которыхъ въ 1914 году было покрыто лѣсомъ около 92%. За послѣдніе годы лѣсная площадь нѣсколько сократилась, такъ какъ на дачѣ Шитоухэцзы производились большія порубки. Въ настоящее время лѣсомъ покрыто не болѣе 75% общей площади. Концессія располагаетъ хорошимъ строевымъ лѣсомъ. Въ двухъ дачахъ, Шитоухэцзы и Тигровой, рѣшительное преобладаніе имѣетъ кедръ, въ третьей дачѣ, Гаолинцзы,—ель и пихта.

Нормальнымъ соотношеніемъ въ насажденіяхъ концессіи между строевымъ, шпальнымъ и дровянымъ лѣсомъ считается отношеніе—23 : 10 : 67. Здѣсь вырубка ведется болѣе раціонально, чѣмъ на частныхъ концессіяхъ, и дрова составляютъ около 2/3 всего выработаннаго матеріала.

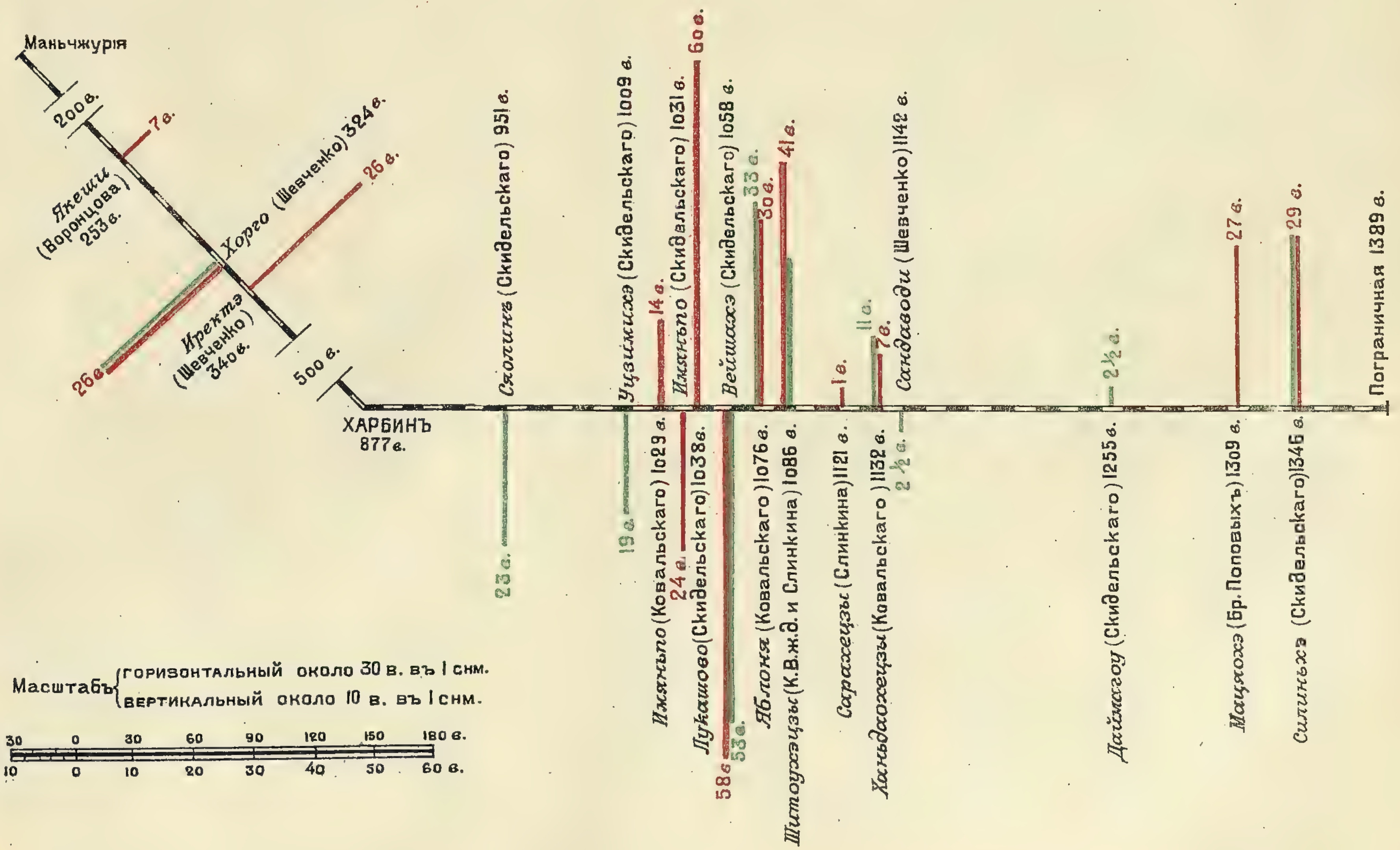
Дорога владѣетъ въ этой концессіи большимъ богатствомъ, такъ какъ общій запасъ древесины нынѣ достигаетъ 450—480 милліоновъ кубическихъ футовъ.

Концессія оборудована ширококолейнымъ желѣзнодорожнымъ подъѣзднымъ путемъ, идущимъ отъ станціи Шитоухэцзы въ глубь концессіи на 29 верстъ, съ примыкающими къ нему справа и слѣва шестиверстными тупиками; путь этотъ продолженъ далѣе концессіонеромъ Слинкинымъ еще на 6 верстъ.

Громадное значеніе для желѣзной дороги собственныхъ концессій заключается въ томъ, что, эксплоатируя ихъ самостоятельно, дорога можетъ регулировать цѣны на поставляемые ей строительные матеріалы и дрова и сдерживать неуклонное стремленіе поставщиковъ повышать эти цѣны. Кромѣ того, собственныя концессіи въ состояніи вырабатывать тѣ сортименты, кото-

Діаграмма № 39ᵃ.

Сравнительное развитіе лѣсныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтокъ къ лѣснымъ концессіямъ въ 1913 (🟩) и въ 1921 (🟥) годахъ. (Общее протяженіе вѣтокъ **въ 1913 г.—223 версты**, **въ 1921 году—355 верстъ**).



44

рые требуются дорогѣ, что ставитъ послѣднюю въ независимое отъ поставщиковъ положеніе.

Концессіи желѣзной дороги пока еще не могли въ полной мѣрѣ выполнить этой задачи. Причиною этого являлось, во-первыхъ, то обстоятельство, что изъ трехъ концессій К. В. ж. д.,—Восточной, Чольской и Ца-лин-хэ,—къ эксплоатаціи подготовлена лишь одна «Восточная». Вторая причина лежала въ отопленіи дороги дровами, вслѣдствіе чего ей требовалось громадное количество древесины. Одна Восточная концессія не могла удовлетворить сколько-нибудь значительную часть этой потребности, чтобы оказать существенное вліяніе на цѣны, въ особенности при стремленіи не переводить цѣнный подѣлочный лѣсъ на топливо.

Для нуждъ желѣзной дороги въ среднемъ въ 1915—1919 годахъ требовалось до 30 милліоновъ кубическихъ футовъ древесины, изъ которыхъ лишь немногимъ болѣе 4-хъ милліоновъ падало на долю строительныхъ матеріаловъ и шпалъ; остальные 25—26 милліоновъ кубическихъ футовъ составляли дрова. При правильномъ веденіи лѣсного хозяйства, Восточная концессія могла бы ежегодно давать почти четыре милліона кубическихъ футовъ древесины, въ томъ числѣ 1.300,000 куб. футовъ строевого матеріала и шпалъ. Чольская концессія на Хинганѣ въ состояніи давать ежегодно 4½ милліона куб. футовъ, изъ нихъ около 2 милл. куб. футовъ строевого матеріала и шпалъ.

Такимъ образомъ, эти двѣ собственныя концессіи дороги въ состояніи на ¾ покрыть потребность дороги въ строительныхъ матеріалахъ и шпалахъ и на ⅕—потребность въ дровахъ. Если же дорога въ ближайщемъ будущемъ перейдетъ на отопленіе каменнымъ углемъ, хотя бы только паровозовъ—она станетъ въ положеніе, совершенно независимое отъ лѣсопромышленниковъ, и большую часть необходимыхъ лѣсныхъ матеріаловъ можетъ вырабатывать на своихъ двухъ концессіяхъ, лежащихъ вблизи желѣзнодорожной магистрали.

Хинганскій лѣсной районъ.

При переѣздѣ по желѣзной дорогѣ черезъ Хинганскій хребетъ бросается въ глаза то же явленіе, что и на Восточной линіи, но еще въ болѣе рѣзкой формѣ: полная безлѣсность ближайшей мѣстности. Лѣсовъ не видно, а по предгорьямъ, тянущимся вдоль желѣзнодорожнаго полотна, разбросаны лишь поросли корявaго дубняка и мелкой березы. Этотъ районъ въ полосѣ, прилегающей къ линіи желѣзной дороги, вырубленъ еще во времена постройки линіи, болѣе 20 лѣтъ тому назадъ.

При поѣздкѣ на дрезинѣ въ глубь Хингана на сѣверъ, по вновь строющемуся отъ ст. Иректэ подъѣздному пути, и въ двадцати верстахъ отъ станціи мы не встрѣчаемъ тайги. Видимо, и здѣсь уже поработалъ топоръ. Дѣйствительно, кругомъ много крупнаго березняка, по отпадкамъ главной долины темно-зелеными, почти черными, полосами выдѣляются пространства, покрытыя лиственницей, но сплошного дикаго лѣса уже нѣтъ.

Лишь въ 30—40 верстахъ отъ магистрали начинаются дѣвственные лѣса, но характеръ ихъ рѣзко отличается отъ характера лѣсовъ Восточнаго района. Это уже сѣверный лѣсъ.

Хвойный лѣсъ—болѣе чистый, чѣмъ на востокѣ; лиственнаго подлѣска и кустарника мало; отсутствують вьющіяся растенія, дѣлающія лѣсъ Восточнаго района такимъ труднопроходимымъ.

Изъ древесныхъ породъ на самомъ Хинганѣ явное преобладаніе принадлежитъ лиственницѣ, составляющей около трехъ четвертей всѣхъ насажденій. Гдѣ она вырублена, или ближе къ границамъ безлѣсныхъ районовъ, на первый планъ выдвигается береза и низкорослый корявый дубнякъ. Остальныя породы встрѣчаются лишь въ незначительномъ количествѣ и хозяйственнаго значенія не имѣютъ.

Береза и дубъ идутъ на дрова, лиственница же даетъ прекрасный шпальный и стоечный матеріалъ. Лиственница достигаетъ на Хинганѣ размѣровъ хорошаго строительнаго лѣса; въ лучшихъ участкахъ концессій часто встрѣчаются экземпляры въ 8—12 вершковъ. Строевого матеріала въ 12—20 вершковъ, въ изобиліи поставляемаго Восточнымъ райономъ, здѣсь не имѣется, кромѣ тополя, встрѣчающагося въ небольшомъ количествѣ и не интересующаго лѣсопромышленниковъ.

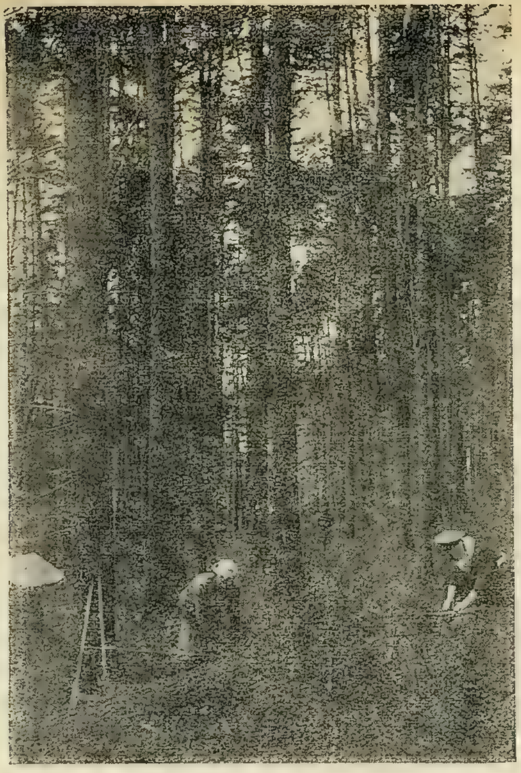
Лиственничный лѣсъ представляется второсортнымъ для распиловки и для построекъ. Но, какъ уже было отмѣчено при описаніи Восточнаго района, онъ является крайне цѣннымъ матеріаломъ для нуждъ желѣзныхъ дорогъ и копей. Тамъ, гдѣ требуется долгая сохраняемость въ неблагопріятныхъ условіяхъ, въ соприкосновеніи съ водой или съ сырой землей, лиственница незамѣнима. Лиственничныя шпалы, телеграфные столбы, шахтовыя стойки не имѣютъ соперниковъ.

Въ этихъ цѣнныхъ свойствахъ лиственничной древесины залогъ будущаго развитія лѣсопромышленности въ Хинганскомъ районѣ. Развитіе это за послѣднія десять лѣтъ сдѣлало крупные шаги впередъ. Въ то время, какъ въ періодъ 1910—1912 годовъ вывозъ съ Хингана дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ на частный рынокъ колебался между 121 и 196 тысячами пудовъ въ годъ, въ 1921-мъ году онъ превысилъ 1.240 тысячъ пудовъ. Десять лѣтъ тому назадъ вывозъ съ Восточной линіи превышалъ вывозъ съ Западной, примѣрно, въ двадцать разъ,—въ настоящее же время онъ его превышаетъ лишь въ шесть-семь разъ. Это соотношеніе имѣетъ шансы еще болѣе измѣниться въ пользу Западнаго района, такъ какъ рынокъ начинаетъ цѣнить лиственничный лѣсъ и предъявлять требованіе на него. Отдаленность Хинганскаго района отъ главнѣйшихъ рынковъ сбыта не можетъ отразиться на немъ пагубнымъ образомъ, такъ какъ конкуренція другихъ районовъ исключена: ни Восточный, ни Сунгарійскій, ни Гиринскій районы лиственницы въ большомъ количествѣ не имѣютъ.

Лѣсныя станціи Западной линіи начинаются станціей Няньцзышань и тянутся на протяженіи 300 верстъ до ст. Якэши. Нѣкоторыя изъ этихъ станцій, особенно въ сѣверо-западномъ концѣ района,—Унуръ, Мяньдухэ и Якэши,—лежатъ въ совершенно безлѣсной мѣстности, и лѣсныя площади расположены отъ нихъ въ нѣсколькихъ десяткахъ верстъ. Выработанный матеріалъ сплавляется къ нимъ по рѣкамъ.

Въ лѣсномъ районѣ Западной линіи, по западному склону хребта расположены концессіи бр. Шевченко и Воронцовыхъ, по восточному склону—концессіи Лю-да-цая и Ма; по восточному же склону, но у самыхъ переваловъ, въ отдаленіи отъ магистрали,—Чольская концессія Китайской Восточной желѣзной дороги. (Схема № 41).

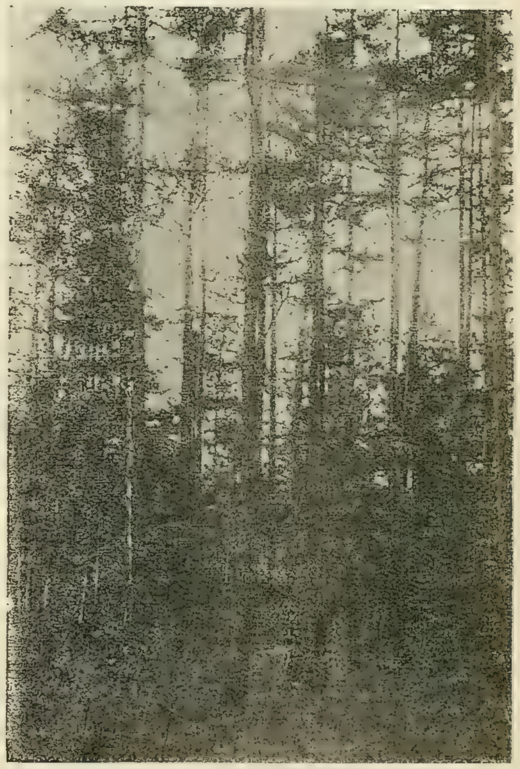
На восточномъ склонѣ Хинганскаго хребта хорошій строительный лѣсъ сохранился только въ отдаленіи отъ магистрали и ближе къ самому Хинган-



«Чольская» концессія Кит. Вост. жел. дор.

Типъ чистаго лиственничнаго лѣса.

(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева).



«Чольская» концессія Кит. Вост. жел. дор.

Типъ лѣса на низинахъ.

(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева).

Общій видъ «Чольской» концессіи Кит. Вост. ж. д.

(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева).

скому хребту. Въ другихъ мѣстахъ все лучшее уже вырублено, и здѣсь преобладаютъ мелкорослыя лиственныя деревья, пригодныя только для заготовки второсортныхъ дровъ. Въ районѣ станцій Няньцзышань—Баримъ прошлые годы вырабатывалось значительное количество такихъ дровъ, но въ 1921 году и вывозъ дровъ отсюда почти прекратился, исключая станціи Чингисъ-Ханъ.

Районъ станцій и разъѣздовъ Ялу—Дебыльдеръ—Хориголъ—Бухэду—Салтаново работаетъ болѣе оживленно. Но и здѣсь строевой лѣсъ въ полосѣ, прилегающей къ дорогѣ, весь вырубленъ, и даже шпалы приходится вырабатывать въ двадцати-тридцати верстахъ отъ желѣзнодорожныхъ станцій. Между тѣмъ, подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей на концессіи нѣтъ, а также нѣтъ и значительныхъ рѣкъ, которыя давали бы возможность сплавлять матеріалы съ дальняго разстоянія. Ясно, что при такихъ условіяхъ эксплоатаціи лѣсныхъ участковъ работа сводится къ окончательной очисткѣ отъ насажденій полосы, прилегающей къ магистрали, и къ поставкѣ преимущественно для желѣзной дороги дровъ и нѣкотораго количества шпалъ. Ожидать въ ближайшемъ будущемъ развитія лѣсопромышленности въ этой части района не приходится.

Большую цѣнность представляютъ собою разрабатываемыя нынѣ концессіи бр. Шевченко и бр. Воронцовыхъ и почти не эксплоатируемая Чольская концессія Китайской Восточной желѣзной дороги.

Концессія бр. Шевченко расположена непосредственно за переваломъ черезъ хребетъ, по обѣ стороны желѣзнодорожной линіи, въ районѣ станцій Хинганъ, Иректэ, Хорго, Унуръ и Мяньдухэ. Занимаетъ она площадь около 3,000 кв. верстъ.

Сплавъ матеріаловъ примѣняется въ концессіи лишь въ небольшихъ размѣрахъ для вывоза дровъ, а такъ какъ вблизи желѣзной дороги лѣса вырублены, а вывозъ матеріаловъ на лошадяхъ обходится крайне дорого, то внутрь концессіи проведены подъѣздныя желѣзнодорожныя вѣтки. Въ 1912—1913 гг. была построена отъ разъѣзда Хорго въ южномъ направленіи подъѣздная ширококолейная вѣтка, длиною въ 26 верстъ, по направленію къ Чольской концессіи. Въ настоящее время районъ этой вѣтки уже выработанъ на разстояніи 15—20 верстъ отъ вѣтки, и концессіонерами приступлено къ проведенію новаго подъѣздного пути со ст. Иректэ къ сѣверо-востоку по долинѣ рѣки Ширинъ-Голъ. Къ осени 1921 года эта вѣтка была проведена на 26 верстъ и ее предполагается продолжить до 40-й версты; на послѣднихъ 15-ти верстахъ она пройдетъ по мѣстности, почти еще не тронутой порубками.

Въ концессіи Шевченко около двухъ третей насажденій составляетъ лиственница. Затѣмъ слѣдуютъ бѣлая береза и дубнякъ, дающіе хорошія дрова. Довольно много черной березы—очень крѣпкаго дерева, прекраснаго въ полировкѣ; она идетъ на ступицы и на подѣлки, а одно время вывозилась въ Японію для ружейныхъ прикладовъ.

Продукты выработки на концессіи—лиственничный строительный матеріалъ, шпалы, рудничныя стойки и дрова. Обычные размѣры лиственничныхъ бревенъ—отъ 3 до 6 вершковъ въ верхнемъ отрубѣ, но часты и болѣе толстые экземпляры, до 8 вершковъ. Однако, и здѣсь наблюдается та же ненормальность, что и въ Восточномъ районѣ: около 85% всѣхъ вырабатываемыхъ матеріаловъ падаетъ на долю дровъ. Такимъ образомъ, большое количество цѣннаго строительнаго, шпальнаго и стоечнаго матеріала изводится на дрова.

Причина этого явленія та же, что и на Востокѣ: большой спросъ на дрова со стороны желѣзной дороги.

Большой интересъ, какъ по способу эксплоатаціи, такъ и по сортамъ вырабатываемыхъ матеріаловъ, представляетъ самая западная изъ концессій—братьевъ Воронцовыхъ.

Арендный договоръ былъ заключенъ Воронцовыми съ монголами въ 1914 году, на тѣхъ же основаніяхъ, что и аренда другихъ концессій—на условіи уплаты опредѣленныхъ попенныхъ.

Концессія расположена къ сѣверу отъ желѣзнодорожной линіи по рѣкѣ Аргуни (Хайлархэ) и ея притокамъ. Сѣверная граница концессіи не опредѣлена точно, но площадь ея, видимо, не менѣе 5—6 тысячъ квадратныхъ верстъ; сами концессіонеры считаютъ эту площадь значительно большею. Первою особенностью этой концессіи является то, что она эксплоатируетъ районъ совершенно дѣвственнаго нетронутаго лѣса на разстояніи 90—120 верстъ отъ желѣзнодорожной линіи. Выработанный матеріалъ сплавляется сначала по мелкимъ рѣчкамъ къ р. Аргуни, а затѣмъ, когда поднимается вода въ послѣдней, производится одновременный сплавъ всего заготовленнаго матеріала на разстояніи 200—250 верстъ къ гавани, расположенной въ 7 верстахъ отъ станціи Якэши, откуда къ рѣкѣ проведенъ подъѣздной желѣзнодорожный путь.

Сплавъ—способъ доставки крайне капризный, и успѣшность его всецѣло зависитъ отъ воды: если, подъ вліяніемъ таянія снѣга или лѣтнихъ дождей, рѣка была достаточно полноводна, если не упущено время,—сплавъ удается, и доставка обходится крайне дешево. Если же воды не было, если она была слишкомъ сильна или недолговременна, то матеріалы остаются ждать до слѣдующаго года: въ первомъ случаѣ ихъ совсѣмъ не сплавляютъ, во второмъ—матеріалы разносятся сильной водой по кустамъ, гдѣ со спадомъ воды и застреваютъ.

Рѣка Аргунь, въ общемъ, крайне благопріятна для сплава, такъ какъ она достаточно широка и глубока и, притомъ, отличается спокойнымъ теченіемъ. Но концессіонерамъ пришлось приложить много труда и усилій для того, чтобы наладить сплавъ на такомъ большомъ протяженіи. Прежде всего, нужно было очистить фарватеръ рѣки отъ корчагъ и перекатовъ, а также берега отъ упавшихъ деревьевъ, могущихъ задерживать бревна, сплавляемыя по одиночкѣ, а не плотами. Эту операцію очистки рѣки приходится продѣлывать каждую осень по окончаніи сплава.

Для пріема сплавляемаго матеріала устроена на Аргуни, противъ ст. Якэши, гавань. Ширина Аргуни въ этомъ мѣстѣ около 60 саженей.

Рѣка перехвачена прочной эстокадой, длиною около 100 саженей. Эта эстокада задерживаетъ идущіе съ верховьевъ Аргуни матеріалы, которые тотчасъ же или вытаскиваются на берегъ, или направляются въ протокъ рѣки, также перегороженный эстокадой, откуда вылавливаются артелями рабочихъ и складываются въ штабели на берегу протока.

Несмотря на то, что глубина р. Аргуни въ этомъ мѣстѣ полторы-двѣ сажени, при приходѣ сюда лѣса рѣка въ гавани на протяженіи трехъ четвертей версты забивается бревнами до дна, представляя собой сплошное нагроможденіе лѣсныхъ матеріаловъ, по которымъ совершенно свободно можно перейти съ одного берега рѣки на другой.

Самый сплавъ, съ подъемомъ воды въ рѣкѣ, производится 8—10 артелями опытныхъ сплавщиковъ, человѣкъ по 50 въ каждой. Артели эти распре-

Концессія бр. Воронцовыхъ на р. Аргуни.

Работа артели сплавщиковъ на рѣкѣ.

(Изъ коллекціи Д. М. Воронцова).

Концессія бр. Воронцовыхъ на р. Аргуни.

Растаскиваніе зажора при сплавѣ.

(Изъ коллекціи Д. М. Воронцова).

Концессія бр. Воронцовыхъ на р. Аргуни.

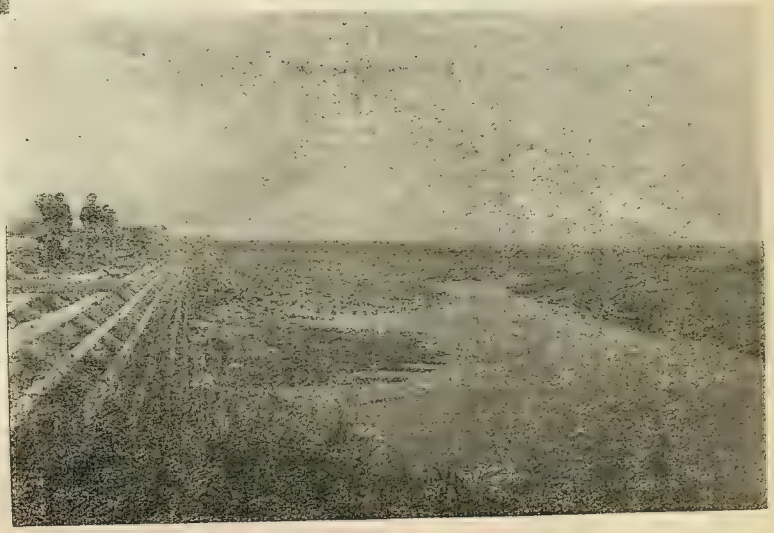
Р. Аргунь, забитая сплавленнымъ лѣсомъ въ гавани.

(Изъ коллекціи Д. М. Воронцова).

Концессія бр. Воронцовыхъ на р. Аргуни.

Прибытіе сплавляемаго матеріала въ гавань.

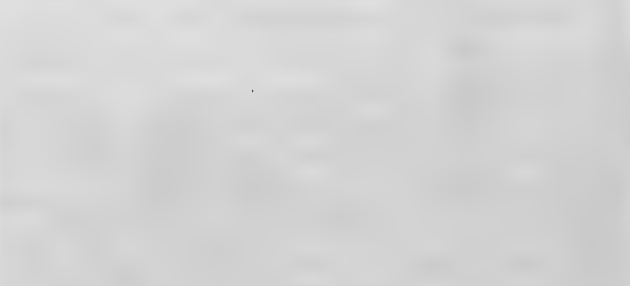
(Изъ коллекціи Д. М. Воронцова).



[illegible]

[illegible]

[illegible]



[illegible]

дѣляются вдоль берега рѣки, имѣя подъ своимъ наблюденіемъ участки рѣки въ 10—15 верстъ длиною. Задача артелей заключается въ томъ, чтобы не допускать образованія заторовъ изъ бревенъ у мелководныхъ участковъ берега, такъ какъ образовавшійся заторъ быстро увеличивается въ размѣрахъ и ведетъ къ запруженію рѣки матеріаломъ и къ остановкѣ всего сплава.

Характерна эта концессія также по роду и качеству вырабатываемаго на ней матеріала. На концессіи заготовляется почти исключительно лиственничный строительный матеріалъ: бревна толщиною въ четыре-десять вершковъ, телеграфные столбы, шпалы и рудничныя стойки. На желѣзную дорогу ставится болѣе шестисотъ тысячъ кубическихъ футовъ строительныхъ матеріаловъ, телеграфныхъ столбовъ и шпалъ; дровъ же не ставится совершенно.

Незначительное количество выпускаемыхъ изъ Якэши дровъ получается или распиловкой забракованныхъ матеріаловъ, или рубкой въ лѣтнее время березовыхъ рощъ въ окрестностяхъ Якэши, съ цѣлью дать работу бездѣйствующимъ рядчикамъ.

На концессіи въ 1921-мъ году поставлена лѣсопилка, вырабатывающая пока до тысячи досокъ въ день.

Въ Хинганскомъ же лѣсномъ районѣ расположена Чольская концессія Китайской Восточной желѣзной дороги. Концессія эта находится къ югу отъ концессіи Шевченко, по юго-восточнымъ отрогамъ Большого Хингана, въ верховьяхъ р. Чолъ. Она занимаетъ площадь около 700 кв. верстъ, 77% которой одѣто лѣсомъ. Нѣсколько больше одной трети этого лѣсного пространства занято дровянымъ лѣсомъ, остальная часть покрыта прекраснымъ строевымъ лѣсомъ.

Строевой лѣсъ исключительно лиственничный. На дрова же идетъ, кромѣ низкокронной лиственницы, также береза, осина и дубъ.

Общій запасъ древесины на этой концессіи достигаетъ 250 милліоновъ кубическихъ футовъ.

На концессіи лишь въ 1921 году начата работа; выработанные на ней 26,000 шпалъ и 8,000 телеграфныхъ столбовъ вывезены гужомъ на протяженіи 20—25 верстъ къ 25-й верстѣ Хоргоской вѣтки бр. Шевченко и оттуда по желѣзной дорогѣ къ разъѣзду Хорго. Расширеніе эксплоатаціи концессіи всецѣло зависитъ отъ соединенія ея съ желѣзнодорожной магистралью подъѣзднымъ путемъ, который могъ бы быть проведенъ отъ разъѣзда Хориголъ на разстояніи 70 верстъ, или отъ конечнаго пункта Хоргоской вѣтки на протяженіи 40 верстъ.

Наиболѣе интенсивно работающими на частный рынокъ лѣсными станціями Западной линіи, отправившими въ теченіе 1921-го года болѣе 100,000 пудовъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ, являются: Якэши, Чингисъ-Ханъ, Хорго, Мяньдухэ, Иректэ и Бухэду. Ст. Чингисъ-Ханъ отправляла исключительно дрова.

Нижне-сунгарійскій лѣсной районъ.

Нижне-сунгарійскій лѣсной районъ, играющій значительную роль въ экономической жизни уѣздовъ, прилегающихъ къ рѣкѣ Сунгари,—расположенъ вдоль лѣваго берега рѣки, въ 200—300 верстахъ внизъ по теченію отъ города Харбина.

Прекрасные лѣса покрывали здѣсь отроги Малаго Хингана, спускающіеся къ р. Сунгари въ предѣлахъ уѣздовъ Танъ-юань, Тунъ-хэ и Му-лань. Лѣса перебрасывались и на правый берегъ р. Сунгари, но здѣсь вблизи рѣки они уже истреблены. Близость могучей водной артеріи и возможность легкаго сплава выработаннаго лѣса къ берегу Сунгари, по горнымъ рѣчкамъ, впадающимъ въ нее, уже давно привлекли сюда вниманіе китайскихъ лѣсопромышленниковъ.

Началась безпощадная рубка лѣса, и результаты этой рубки быстро сказываются въ совершенномъ обезлѣсеніи наиболѣе доступныхъ пространствъ. Уѣздъ Му-лань, семь-восемь лѣтъ тому назадъ обладавшій значительными запасами лѣса, въ настоящее время совершенно лишенъ лѣсовъ. Рубка перебросилась въ уѣздъ Тунъ-хэ, и главной лѣсной пристанью стала пристань Ца-лин-хэ, лежащая въ 223 верстахъ отъ Харбина, у устья рѣчки того же названія, по которой преимущественно сплавляется лѣсной матеріалъ, вырубленный въ верховьяхъ рѣчки и ея притоковъ. Въ настоящее время лѣсопромышленная дѣятельность района тяготѣетъ къ этой пристани, гдѣ находится и китайскій лѣсопильный заводъ, бывшій бр. Поповыхъ. Но уже близко то время, когда окрестности р. Ца-лин-хэ будутъ истощены, и уже замѣчается оживленіе лѣсной дѣятельности у пристаней Томали, Силолама и Талолама, лежащихъ ближе къ г. Саньсину, въ 250—270 верстахъ отъ Харбина.

Лѣсъ въ этомъ районѣ, по своему характеру, близко подходитъ къ лѣсамъ Восточнаго района. Онъ изобилуетъ прекрасными строевыми деревьями, самыхъ разнообразныхъ породъ. Важнѣйшими изъ нихъ являются: кедръ, сосна, орѣхъ, ясень, пихта и ель; затѣмъ слѣдуютъ кленъ, вязъ, тополь, осина, липа, къ которымъ примѣшанъ рядъ другихъ болѣе низкорослыхъ породъ.

Заготовка лѣсныхъ матеріаловъ производится обычно зимой въ верховьяхъ горныхъ рѣчекъ, текущихъ съ предгорій Малаго Хингана и впадающихъ въ р. Сунгари. Рубка лѣса ведется спеціальными артелями лѣсорубовъ, численностью въ 25—50 человѣкъ. Каждая артель избираетъ изъ своей среды старшинку-рядчика, который заключаетъ отъ имени артели договоръ по заготовкѣ и сплаву лѣса.

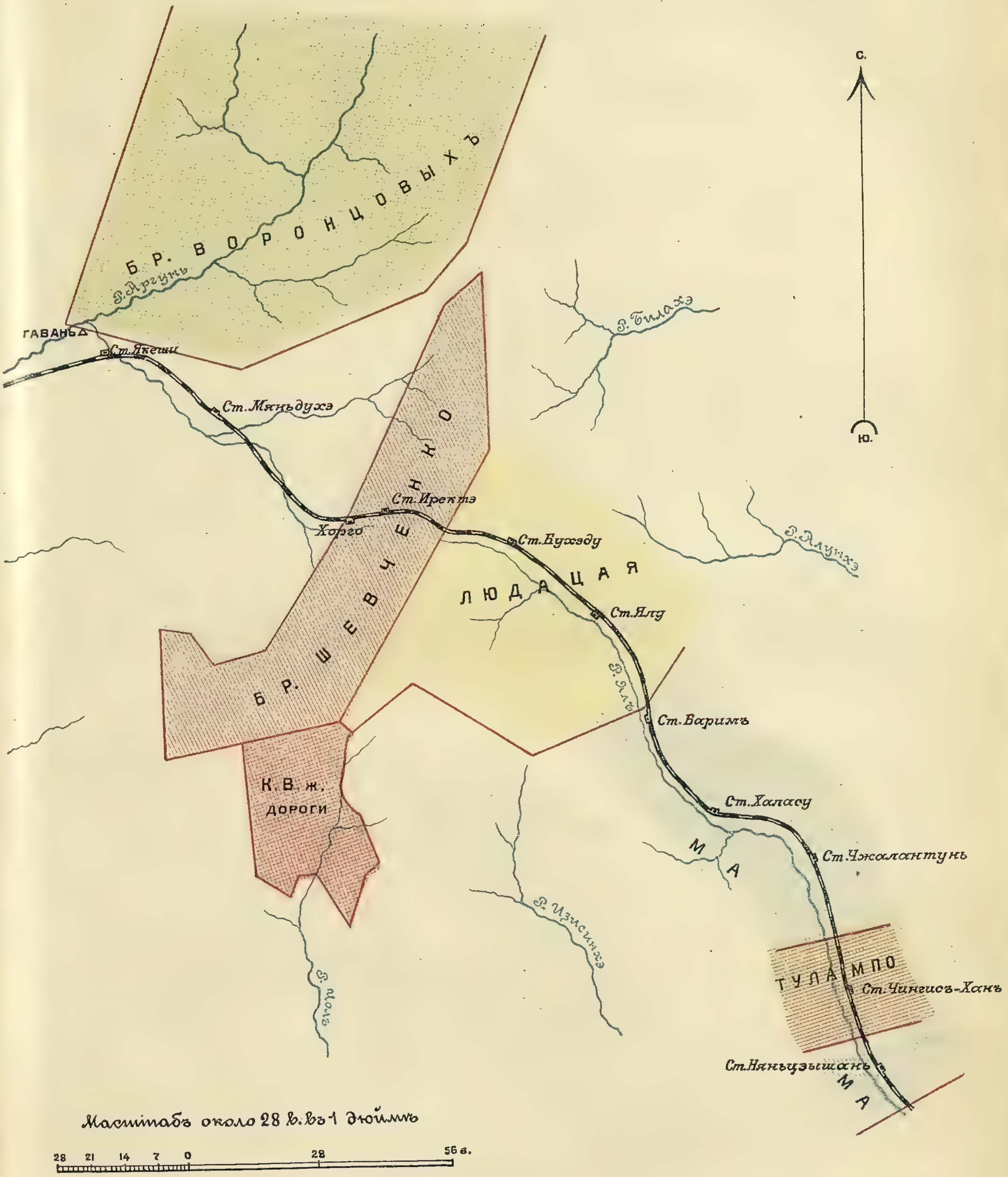
Вслѣдствіе горнаго характера рѣчекъ, заготовленный артелями лѣсъ сплавляется не плотами, а отдѣльными бревнами, при чемъ каждая артель клеймитъ свои бревна опредѣленнымъ клеймомъ. Сплавъ лѣса производится или лѣсорубными артелями, или передается спеціальнымъ артелямъ сплавщиковъ, которые обязаны пригнать лѣсъ къ пристани Ца-лин-хэ или къ устью другихъ рѣчекъ.

Сплавленный лѣсъ или распиливается лѣсорубами ручнымъ способомъ, или же поставляется на лѣсопильный заводъ Китайской Акціонерной Компаніи у пристани Ца-лин-хэ.

Сунгарійскій лѣсной районъ, главнымъ образомъ пристань Ца-лин-хэ, играетъ громадную роль въ снабженіи лѣснымъ строительнымъ матеріаломъ и дровами безлѣсныхъ уѣздовъ, лежащихъ по обоимъ берегамъ р. Сунгари отъ Харбина до впаденія ея въ р. Амуръ. При этомъ строительный и пиленый лѣсъ онъ даетъ даже и уѣздамъ, располагающимъ своими лѣсными площадями, но не имѣющимъ налаженной лѣсопромышленности.

Количество лѣсныхъ матеріаловъ, вывозимыхъ изъ этого района, очень велико, но трудно поддается учету. На судахъ Китайской Восточной желѣзной дороги вывезено: въ 1918 году—1.940,000 пудовъ, въ 1919—2.329,763 пу-

Схема № 41
концессій Хинганскаго раіона.


С.
Ю.
БР. ВОРОНЦОВЫХЪ
Р. Аргунь
ГАВАНЬД
Ст. Якеши
Ст. Мяньдухэ
Р. Билахэ
БР. ШЕВЧЕНКО
Ст. Иректэ
Хорго
Ст. Бухэду
Р. Алунхэ
ЛЮДАЦАЯ
Ст. Ялу
Р. Ялу
Ст. Варимъ
К. В. Ж. ДОРОГИ
Ст. Халасу
МА
Ст. Чжалантунь
Р. Изисинхэ
Р. Моге
ТУЛАМПО
Ст. Чингисъ-Ханъ
Ст. Няньцзышань
МА
Масштабъ около 28 в. въ 1 дюймъ
28 21 14 7 0 28 56 в.

да, въ 1920 году—2.220,967 пудовъ, въ 1921 году—1.388,230 пудовъ. Но, по показаніямъ какъ русскихъ хлѣбопромышленниковъ, работающихъ въ Ца-лин-хэ, такъ и Китайскаго Коммерческаго Общества, на пароходахъ не перевозится и 10% того количества, которое везется на джонкахъ, взимающихъ съ перевозки пуда на нѣсколько центовъ дешевле. Общее количество вывозимыхъ изъ района лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, по ихъ даннымъ, превышаетъ 30 милліоновъ пудовъ въ годъ.

Однако, для Китайской Восточной желѣзной дороги районъ этотъ большого значенія не имѣетъ. Поставка имъ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ для нуждъ дороги и для перевозки по ней на частный рынокъ не достигала въ 1921 году и 2½ милліоновъ пудовъ, что составляетъ менѣе 3% принимаемыхъ и перевозимыхъ ею матеріаловъ.

Значеніе Нижне-Сунгарійскаго лѣсного района для желѣзной дороги заключается въ томъ, что, въ виду дешевизны доставки лѣса изъ этого района до крупнѣйшаго потребительнаго и распредѣлительнаго рынка Сѣверной Маньчжуріи—Харбина, цѣны на лѣсъ въ послѣднемъ въ значительной мѣрѣ диктовались этимъ райономъ. Такимъ образомъ, онъ является въ Харбинѣ могущественнымъ конкурентомъ не только отдаленнаго Хинганскаго лѣсного района, но и близкаго Восточнаго, и наплывъ его продуктовъ въ Харбинъ уменьшаетъ перевозки по желѣзной дорогѣ.

Въ настоящее время эта конкуренція значительно ослаблена, во-первыхъ, пониженіемъ тарифовъ на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, удешевившихъ въ Харбинѣ матеріалы Хинганскаго и Восточнаго районовъ, и, во-вторыхъ, усилившейся въ Нижне-Сунгарійскомъ районѣ дѣятельностью хунхузовъ, терроризовавшихъ лѣсопромышленниковъ и лѣсорубовъ. Въ августѣ мѣсяцѣ 1921 года хунхузами разграблена и сожжена пристань Ца-лин-хэ, что не только отразилось крайне отрицательно на ея работѣ въ 1921-мъ году, но и дастъ значительное преимущество лѣснымъ районамъ, расположеннымъ вдоль желѣзной дороги, въ вывозѣ 1922 года.

Въ 65-ти верстахъ отъ пристани Ца-лин-хэ находится концессія Китайской Восточной желѣзной дороги «Ца-лин-хэ», площадью болѣе 300 квадратныхъ верстъ. Концессія обладаетъ 200 кв. верстами прекрасной лѣсной площади, въ ней произведены лѣсоустроительныя работы, но надежды на возможность ея эксплоатаціи въ ближайшемъ будущемъ нѣтъ. Многочисленныя бродящія здѣсь хунхузскія шайки препятствуютъ ея разработкѣ, да притомъ для эксплоатаціи ея необходимо проведеніе желѣзнодорожнаго или дековилевскаго пути, такъ какъ рѣчка Ца-лин-хэ забивается лѣсомъ, сплавляемымъ китайцами, и сплавъ по ней еще и матеріаловъ концессіи совершенно невозможенъ.

Гиринскій лѣсной районъ.

Верхне-Сунгарійскій, или Гиринскій лѣсной районъ находится внѣ предѣловъ вліянія Китайской Восточной желѣзной дороги, но онъ имѣетъ громадное значеніе для послѣдней, какъ важнѣйшій районъ, конкурирующій вырабатываемымъ имъ лѣснымъ матеріаломъ съ лѣсными районами дороги.

Районъ этотъ представляетъ собою обширное, покрытое лѣсной тайгой горное пространство, лежащее на границѣ Кореи, Мукденской и Гиринской провинцій. Пространство это прорѣзывается истоками рѣки Сунгари,—Эрдаоцзянь и Тоудаоцзянь, и ихъ притоками Фуррхэ, Фуэрхэ, Мыньцзянъ и другими.

Возможность сплава по этимъ рѣчкамъ вырубленнаго лѣса въ р. Сунгари, а по ней къ Гирину и далѣе создала въ этомъ районѣ крупную лѣсопромышленность.

Японскіе источники исчисляютъ запасы древесины въ этомъ районѣ въ ½ милліарда куб. футовъ. Такіе запасы нельзя признать значительными по размаху эксплоатаціи района, и они легко могутъ быть истощены въ сравнительно короткій срокъ.

Лѣса въ Верхне-Сунгарійскомъ районѣ удовлетворительнаго качества. Изъ породъ, имѣющихъ значеніе для вывоза, наиболѣе распространенной является кедръ, составляющій до 70% всего сплавляемаго въ Гиринъ строевого лѣса. Затѣмъ слѣдуютъ сосна, въ количествѣ до 20%, лиственница, бархатъ и разнообразныя другія лиственныя породы.

Эксплоатація Верхне-Сунгарійскаго лѣсного района началась задолго до постройки Китайской Восточной желѣзной дороги, при чемъ выработанный лѣсъ сплавлялся въ Гиринъ, гдѣ и осаживалось около 25% его. Затѣмъ небольшое количество вывозилось зимой на арбахъ въ Мукденскую провинцію, а главная масса сплавлялась въ плотахъ же по Сунгари къ Таолайчжао, Бодунэ и Харбину, расходясь по безлѣснымъ уѣздамъ, лежащимъ вдоль средняго теченія рѣки.

Въ настоящее время положеніе измѣнилось лишь въ томъ отношеніи, что только около 10% прибывающаго въ Гиринъ лѣса сплавляется далѣе въ Бодунэ, а гужомъ на югъ лѣсъ не вывозится совершенно. Большая же часть его, до 80%, направляется на Чанчунь по Гиринъ-Чанчунской желѣзной дорогѣ.

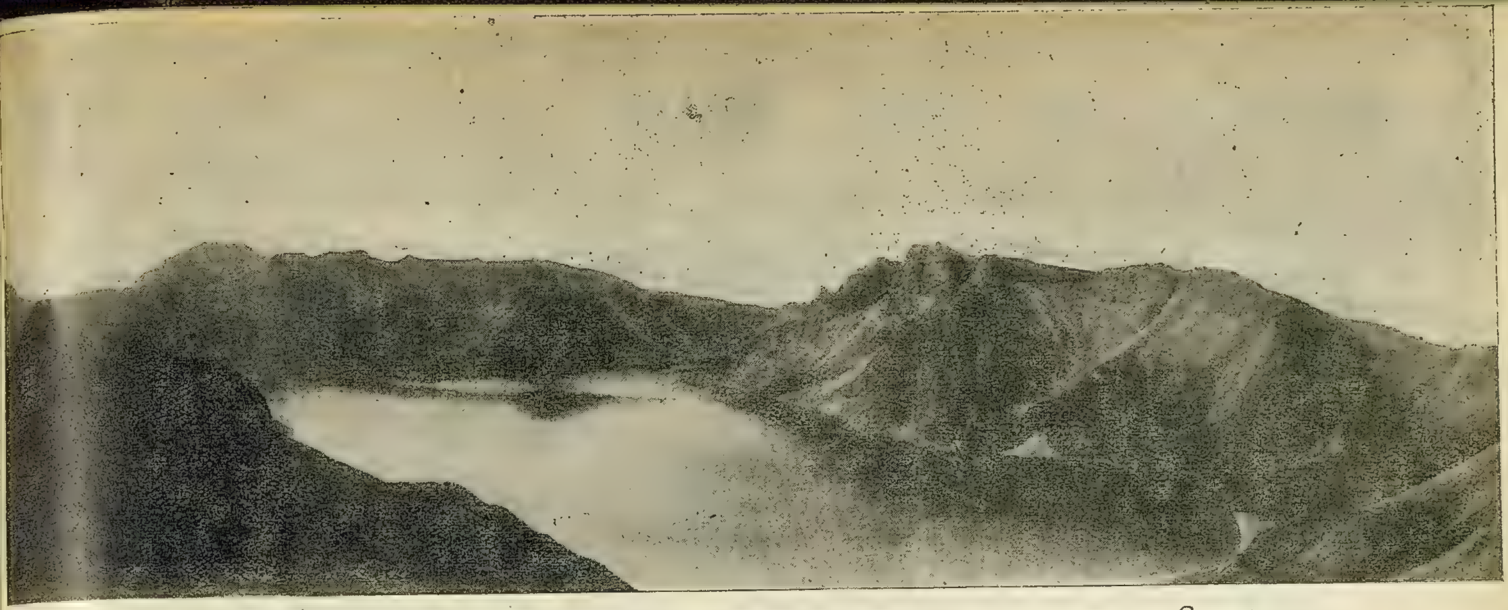
Гиринскій лѣсной районъ, отстоящій отъ Гирина на 250 верстъ, эксплоатируется китайскими и японскими лѣсопромышленниками. Однихъ китайскихъ предпринимателей въ Гиринѣ насчитываютъ болѣе 100 человѣкъ. Работа производится черезъ рядчиковъ, число которыхъ болѣе 120. Общее количество рабочихъ, занятыхъ рубкой и сплавомъ лѣса, опредѣляется китайскими лѣсопромышленниками въ 20—30 тысячъ человѣкъ.

Рубка лѣса начинается обычно осенью, а зимой, когда установятся морозы и выпадетъ снѣгъ, начинается доставка бревенъ волокомъ на быкахъ и лошадяхъ къ горнымъ рѣчкамъ. Весной со вскрытіемъ рѣкъ матеріалы отдѣльными бревнами сплавляются къ р. Сунгари, гдѣ уже связываются въ плоты.

Съ апрѣля и по сентябрь идетъ сплавъ этихъ плотовъ, съ нагруженными на нихъ досками, мелкими лѣсными матеріалами и древеснымъ углемъ,—къ г. Гирину. Въ этотъ періодъ берегъ Сунгари выше и ниже Гирина загромождается плотами, и идетъ дѣятельная работа по разборкѣ плотовъ, вытаскиванію разобранныхъ бревенъ на берегъ и по выдѣлкѣ изъ нихъ брусьевъ, шпалъ и досокъ. Въ Гиринѣ имѣется одинъ китайскій лѣсопильный заводъ, полуправительственнаго характера—«Линъ-ѣ-цзунъ-цзюй» и три японскихъ лѣсопилки.

Въ настоящее время въ Гиринѣ приступлено къ оборудованію бумажнаго завода, съ капиталомъ въ 5 милліоновъ долларовъ.

Лѣса въ Верхне-Сунгарійскомъ районѣ истребляются какъ китайцами, такъ и японцами самымъ безжалостнымъ образомъ, конечно, безъ всякаго соблюденія правилъ лѣсного хозяйства. Результаты этого хищничества уже налицо: лѣсной районъ въ настоящее время значительно сократился и отошелъ отъ



Гора «Бай-тоу-шанъ» съ озеромъ, изъ котораго беретъ начало истокъ р. Сунгари.

(Изъ фотографій г. Надарова).

Джонки

на рѣкѣ Сунгари.

Заготовка дровъ на р. Сунгари ниже Харбина.

Сунъ-хуа-цзянъ противъ г. Гирина.

(Изъ коллекціи Э. Э. Анерта).

сплавныхъ рѣчекъ на 15—20 верстъ. Эти обстоятельства ведутъ какъ къ удорожанію лѣсныхъ матеріаловъ на Гиринскомъ рынкѣ, такъ и къ постепенному сокращенію количества сплавляемаго въ Гиринъ лѣса.

Это сокращеніе выработки лѣса подчеркивается Гиринскими лѣсопромышленниками. Они опредѣляютъ прибытіе крупнаго круглаго лѣса въ Гиринъ въ 1920-мъ году въ 210 тысячъ бревенъ. Между тѣмъ, въ 1908 году это количество достигало 680 тысячъ большихъ бревенъ. Въ 1921 году прибытіе лѣса еще болѣе сократилось.

Но все же и въ настоящее время Гиринъ является сильнымъ конкурентомъ лѣсопромышленности Сѣверной Маньчжуріи, главнымъ образомъ на Чанчунскомъ лѣсномъ рынкѣ.

Условія выработки матеріаловъ на концессіяхъ Сѣверной Маньчжуріи.

Работы на концессіяхъ какъ Восточнаго, такъ и Хинганскаго лѣсного районовъ ведутся преимущественно китайскими рабочими. Русскихъ рабочихъ, какъ общее правило, имѣется не болѣе 10%.

Отчасти эта необходимость производить работы людьми, не понимающими языка хозяина, а еще въ большей степени хищническій способъ веденія дѣла, приводятъ къ примѣненію двустепеннаго, а иногда и многостепеннаго подряда. Каждый концессіонеръ имѣетъ десятокъ-другой рядчиковъ китайцевъ, съ которыми онъ и заключаетъ договоры на поставку извѣстнаго количества дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ на свои склады при желѣзнодорожной вѣткѣ. Иногда эта операція расчленяется,—одинъ рядчикъ обязуется заготовить опредѣленное количество матеріаловъ въ лѣсу, другой долженъ доставить заготовленные матеріалы къ станціи и сложить ихъ въ штабели. Оплата производится сдѣльно за каждую заготовленную и доставленную сажень дровъ, бревно и такъ далѣе.

Рядчики уже отъ себя набираютъ артели китайцевъ-рабочихъ, съ расплатой также сдѣльно за каждую заготовленную штуку матеріала. Только сдѣльная плата возможна съ китайскими рабочими; при наймѣ поденно, производительность ихъ работы крайне мала. При этомъ только китаецъ-рядчикъ можетъ ладить съ китайцами рабочими и устранять постоянно возникающія недоразумѣнія. Русскіе рядчики обычно работаютъ при посредствѣ старшинокъ-китайцевъ.

Такъ какъ работать приходится въ тайгѣ, вдали отъ населенныхъ пунктовъ, то естественно, что концессіонеру необходимо позаботиться о снабженіи рядчиковъ съѣстными припасами какъ для людей, такъ и для лошадей, работающихъ по заготовкѣ и подвозу лѣса. Особенно остро стоитъ вопросъ съ питаніемъ рабочихъ на концессіяхъ Хингана, ввиду того, что тамъ своего хлѣба нѣтъ, и тысячи рабочихъ являются пришлымъ элементомъ, ничего за душой не имѣющимъ. Даже незначительная задержка въ доставкѣ продовольствія ведетъ къ волненіямъ, а болѣе долгая можетъ заставить китайцевъ разбѣжаться съ работъ. Поэтому концессіонеры имѣютъ на станціяхъ, или въ пунктахъ окончанія подъѣздныхъ путей, а Воронцовы въ 100 верстахъ отъ ст. Якэши въ тайгѣ, склады продовольствія, изъ которыхъ и выдаютъ припасы рядчикамъ въ счетъ расчета.

На рядчикахъ лежитъ забота о продовольствіи рабочихъ, и они выдаютъ продукты рабочимъ также въ счетъ заработной платы. На этой почвѣ происходитъ самая беззастѣнчивая эксплоатація китайцевъ-рабочихъ. Если далеко не всѣ лѣсопромышленники и ихъ управляющіе примѣняютъ ее, то китайцы-рядчики обираютъ свои артели безжалостнѣйшимъ образомъ: цѣны на продукты ставятся двойныя, идетъ продажа рядчиками ханши по сумасшедшимъ цѣнамъ, организуются азартныя игры съ обираніемъ китайцевъ, и нерѣдко лѣсорубъ или возчикъ, проработавши зиму, оказывается безъ копейки денегъ и пополняетъ шайки хунхузовъ. Русскіе бѣженцы, работающіе на концессіи, также признаются, что, при полномъ напряженіи силъ и крайнемъ ограниченіи потребностей, заработокъ ихъ въ концѣ сезона оказывается ничтожнымъ: причитающаяся плата почти цѣликомъ уходитъ на погашеніе долга за выданные на прокормленіе людей и лошадей продукты и фуражъ.

Конечно, двустепенность подряда удорожаетъ стоимость выработки матеріаловъ, такъ какъ оплачиваются двѣ инстанціи, притомъ не довольствующіяся малымъ процентомъ.

Въ Восточномъ лѣсномъ районѣ рубка лѣса, заготовка матеріаловъ и подвозъ ихъ къ станціямъ или подъѣзднымъ путямъ производится осенью и зимой. Производить здѣсь рубку лѣтомъ нельзя, въ виду труднодоступности лѣсной тайги, густо заросшей подлѣскомъ и кустарникомъ и заплетенной вьющимися растеніями; притомъ лѣсъ здѣсь, даже на крутыхъ склонахъ, часто стоитъ на болотистой почвѣ. Лѣтняя рубка невозможна здѣсь еще потому, что лѣсорубы и подводчики въ этомъ районѣ обычно набираются изъ земледѣльцевъ ближайшаго округа и занимаются лѣснымъ дѣломъ, какъ подсобнымъ промысломъ, послѣ сбора урожая.

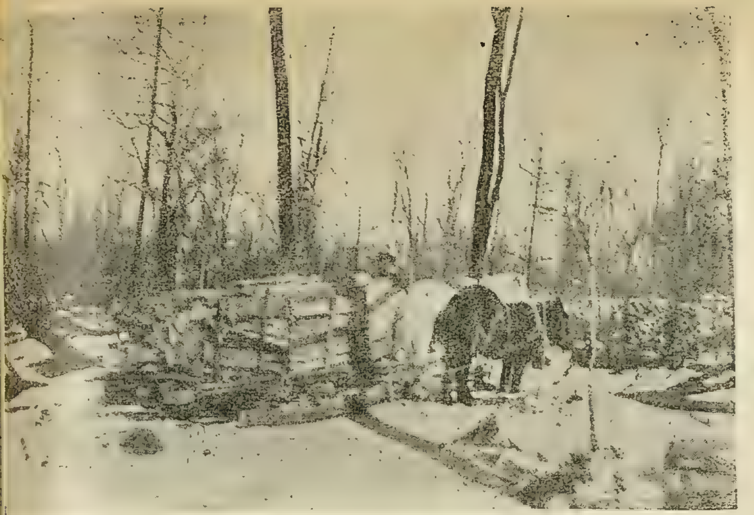
Иначе обстоитъ дѣло въ Хинганскомъ лѣсномъ районѣ. Тамъ земледѣльческаго населенія нѣтъ, и лѣсной промыселъ составляетъ единственное занятіе китайцевъ-рабочихъ. Поэтому лѣсопромышленникъ долженъ дать какое-нибудь занятіе своимъ рабочимъ и въ лѣтнее время. Такъ какъ лѣса на Хинганѣ гораздо чище лѣсовъ Восточнаго района, подлѣсокъ у нихъ не густой, климатъ болѣе прохладный и почва болѣе сухая, рубка лѣса и подвозъ его къ вѣткамъ или рѣчкамъ не прекращается круглый годъ. Лѣтомъ лишь уменьшается интенсивность работы, и только въ серединѣ лѣта, когда появляются овода, и лошади отказываются итти въ тайгу, она на мѣсяцъ замираетъ.

Въ періодъ затишья работы въ лѣсу лѣсопромышленники стараются предоставить артелямъ другое занятіе. Привлекаютъ ихъ къ работамъ по прокладкѣ подъѣздныхъ путей, къ сѣнокошенію, на концессіи Воронцовыхъ—въ помощь спеціальнымъ артелямъ по сплаву выработаннаго матеріала, къ вылавливанію его изъ рѣки и складыванію въ штабеля, наконецъ, къ распиловкѣ бревенъ вручную.

Калькуляція себѣстоимости дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

Калькуляція себѣстоимости дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ франко станція магистрали слагается изъ расходовъ по слѣдующимъ операціямъ:

1. Заготовки въ лѣсу.
2. Вывоза изъ лѣса гужомъ къ подъѣздному пути.
3. Очистки мѣста подъ складъ, укладки въ штабели и погрузки въ вагоны.



Восточная линія Кит. Вост. жел. дор.

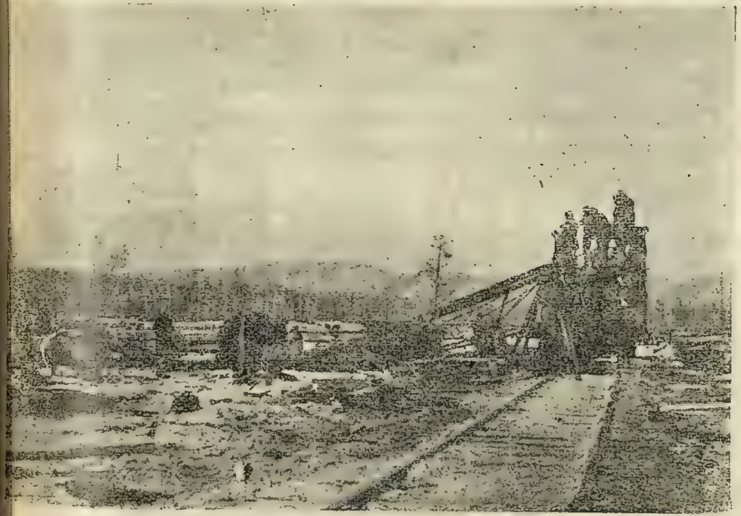
Концессія Кит. Вост. ж. д. у ст. Шитоухэцзы.
Вывозъ дровъ зимою.

(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева).

Восточная линія Кит. Вост. жел. дор

Концессія Кит. Вост. ж. д. у ст. Шитоухэцзы.
Вывозъ лѣса зимою.

(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева)



Восточная линія Кит. Вост. жел. дор.

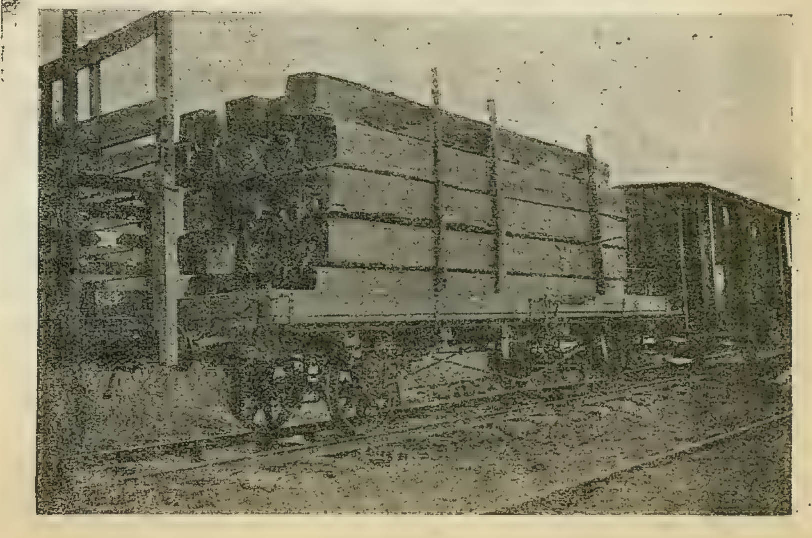
Концессія Кит. Вост. ж. д. у ст. Шитоухэцзы.
Погрузка бревенъ въ вагонъ.

(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева).

Восточная линія Кит. Вост. жел. дор.

Концессія Кит. Вост. ж. д. у ст. Шитоухэцзы.
Вагонъ, груженный бревнами.

(Изъ коллекціи М. К. Гордѣева).



4. Амортизаціи капитала, затраченнаго на постройку вѣтки, содержанія послѣдней и вывоза по ней.

5. Попенныхъ Китайскому Правительству.

Заработная плата, какъ лѣсопромышленниками, такъ и рядчиками, всегда устанавливается сдѣльная, но при опредѣленіи размѣровъ таксъ за основаніе берется существующая поденная оплата и нормальная суточная производительность рабочаго.

Поденная плата рабочаго-китайца на Восточной линіи, на своихъ харчахъ, въ настоящее время опредѣляется въ 55 центовъ; русскаго—въ 75—80 центовъ. За послѣднія 7—8 лѣтъ повышеніе платы не превышаетъ 10 процентовъ.

На Хинганѣ ставки на 10—25 процентовъ выше: китаецъ рабочій получаетъ 60—70 центовъ въ зависимости отъ условій работы, русскій—до одного доллара.

На Восточной линіи суточная плата за парную подводу, поднимающую около 35 пудовъ, составляетъ 2 д. 50 ц. На Хинганѣ гужъ обходится значительно дороже. Здѣсь обычно три одноконныхъ подводы обслуживаются однимъ возчикомъ, и при такихъ условіяхъ одноконная подвода обходится въ 1 д. 75 ц.—2 дол. въ сутки. Такая подвода лишь на короткихъ разстояніяхъ подъ гору можетъ поднять до 25 пудовъ; въ случаяхъ же когда приходится брать перевалы она принуждена сбрасывать часть матеріаловъ и везти не болѣе 15 пудовъ.

Исходя изъ этихъ основныхъ соображеній, лѣсопромышленники за рубку куб. сажени дровъ въ лѣсу платятъ на Восточной линіи въ среднемъ 4—4½ доллара. Плата эта колеблется въ зависимости отъ условій рубки; въ участкѣ уже выработанномъ, гдѣ приходится дѣлать большіе переходы, выбирая матеріалъ, она можетъ дойти до 5 долларовъ.

Средняя плата за рубку куб. сажени дровъ на Хинганѣ—4½—5 долларовъ. Обычно лѣсопромышленники считаютъ включенными въ эту плату вознагражденіе рядчику, процентъ по амортизаціи инструмента и другіе мелкіе расходы рядчика.

Выработка шпалъ въ лѣсу съ распиловкой обходится въ 25—30 ц. за штуку на Востокѣ, на 10% дороже на Западѣ. Заготовка бревна въ лѣсу, то-есть его выборъ, валка, очистка отъ сучьевъ, оскобленіе отъ коры и подноска къ дорогѣ, обходится не дороже 4—5 центовъ на куб. футъ матеріала.

Но при этой незначительной стоимости заготовки дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ на мѣстѣ въ лѣсу, цѣна ихъ на станціяхъ магистрали уже на много выше. Причина этого лежитъ въ томъ, что лѣса въ непосредственной близости къ желѣзной дорогѣ почти начисто вырублены и отошли: дровяной лѣсъ на 12—20 верстъ отъ станцій, а строевой—на 15—25 верстъ, а иногда и далѣе. Подвозъ же гужомъ на такихъ разстояніяхъ обходится въ нѣсколько разъ дороже самой заготовки. Поэтому тамъ, гдѣ нѣтъ подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей, то-есть на всѣхъ станціяхъ, на которыхъ нѣтъ крупныхъ концессіонеровъ, а работаютъ лишь мелкіе русскіе лѣсопромышленники и китайскіе предприниматели,—подвозка куба дровъ на 15 верстъ обходится около 17 долларовъ, шпалы на 20 верстъ около 70 центовъ, кубическаго фута бревна на 20 верстъ въ 20 центовъ.

Для удешевленія стоимости подвоза выработанныхъ матеріаловъ, во всѣхъ крупныхъ лѣсныхъ концессіяхъ, гдѣ нѣтъ сплава, прокладываются подъѣздные желѣзнодорожные пути. Вѣтки строятся и содержатся за счетъ лѣсопромышленника, рельсы же даетъ дорога. Она же имѣетъ техническій надзоръ за эксплоатаціей вѣтокъ.

При значительной выработкѣ матеріаловъ, когда количества ежегодно подвозимаго гужомъ матеріала и дровъ выражаются милліонами кубическихъ футовъ, затраты на проведеніе вѣтки погашаются въ нѣсколько лѣтъ удешевленіемъ гужевого подвоза, и она даетъ лѣсопромышленнику сотни тысячъ рублей прибыли. Такъ проведеніе концессіонерами Шевченко 26-верстной вѣтки отъ разъѣзда Хорго и обслуживаніе ея въ теченіе 8 лѣтъ обошлись имъ, по подсчетамъ самихъ концессіонеровъ, въ 550 тысячъ рублей; по опыту собственной концессіи желѣзной дороги эту цифру, слѣдуетъ признать преувеличенной. За этотъ періодъ по вѣткѣ вывезено болѣе 200 тысячъ кубовъ дровъ и полумилліона шпалъ, и концессіонеры считаютъ, что вѣтка «оправдала» себя.

По планамъ хозяйства концессій дороги и по опыту частныхъ концессій, при эксплоатаціи вѣтки въ теченіе ряда лѣтъ и при вывозѣ по ней ежегодно нѣсколькихъ милліоновъ пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ, расходы по постройкѣ, обслуживанію и эксплоатаціи вѣтки въ 30—40 верстъ длиною ложатся на стоимость матеріала накладнымъ расходомъ, не превышающимъ: для куба дровъ—8 рублей, шпалы—25 копѣекъ и кубич. фута бревна—6 копѣекъ. Но зато при проводкѣ вѣтки сильно сокращается подвозъ гужомъ. На Восточной концессіи дороги принято за правило, что подвозъ дровъ гужомъ производится не далѣе шести верстъ, а круглаго лѣса и шпалъ—не далѣе 8—10 верстъ. За подвозъ на этомъ разстояніи куба дровъ уплачивается не болѣе 6 долларовъ, за подвозъ шпалы не болѣе 30 центовъ, за кубич. футъ бревна—8 центовъ. Въ такихъ же условіяхъ работаютъ и частныя концессія, имѣющія вѣтки.

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что проведеніе вѣтокъ уменьшаетъ себѣстоимость дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ франко станція магистрали. Но проведеніе новыхъ подъѣздныхъ путей требуетъ, прежде всего, увѣренности концессіонера въ твердости положенія его концессіи и обезпеченности сбыта выработанныхъ матеріаловъ на рядъ лѣтъ. Затѣмъ необходимъ капиталъ, а при недостаткѣ у лѣсопромышленника оборотныхъ средствъ—дешевый кредитъ. Всѣ эти условія, которыя могли бы способствовать расширенію лѣсопромышленнаго дѣла въ Сѣверной Маньчжуріи, къ сожалѣнію, не всегда имѣются налицо.

Слѣдующимъ расходомъ лѣсопромышленника является уплата попенныхъ Китайскому Правительству. Размѣръ попенныхъ по договорамъ опредѣляется въ 1 долларъ за кубъ дровъ, въ 3½ цента за шпалу и въ 0,9—1,6 цента съ кубическаго фута бревна, ставящихся на желѣзную дорогу. При продажѣ лѣса на частный рынокъ взимается отъ 18 до 21½% его стоимости, что иногда увеличиваетъ вышеуказанныя цифры въ 5—6 разъ.

Расходы по погрузкѣ въ вагоны, по арендѣ участковъ III-й категоріи на станціяхъ, ихъ очисткѣ ложатся накладнымъ расходомъ на куб. сажень дровъ около 3 рублей, на шпалу—въ 8 коп., на куб. футъ бревна—въ 2 копѣйки.

При сводкѣ всѣхъ вышеизложенныхъ данныхъ, принимая долларъ равнымъ рублю, получается слѣдующая таблица себѣстоимости лѣсныхъ матеріаловъ франко станція магистрали Восточной линіи:

	Кубич. сажень дровъ	Шпала.	Кубич. футъ семивершковаго бревна.
1. Заготовка въ лѣсу	425	27	5
2. Вывозъ гужомъ не далѣе 10 верстъ	600	30	8
3. Аренда участка, очистка, укладка въ штабели и погрузка въ вагоны . .	200	8	2
4. Амортизація капитала, содержаніе вѣтки и стоимость вывоза по ней .	800	25	6
5. Попенныя	120	3,5	1,6
Итого франко станція магистрали .	21,45 коп.	93,5 коп.	22,6 коп.

Цифры эти скорѣе максимальныя, и при разработкѣ болѣе близкихъ участковъ они нѣсколько понижаются, но зато здѣсь не приняты во вниманіе непредвидѣнные расходы, въ родѣ поборовъ хунхузовъ, платы за охрану и т. п. Не приняты также во вниманіе такіе элементы, какъ процентъ на затраченный капиталъ, содержаніе конторъ и предпринимательская прибыль.

При разработкѣ лѣса на Хинганѣ, себѣстоимость матеріаловъ повышается процентовъ на десять.

Факторы, тормозящіе развитіе лѣсопромышленности.

На развитіи лѣсопромышленности въ Сѣверной Маньчжуріи неблагопріятно отражается рядъ обстоятельствъ, присущихъ исключительно Маньчжуріи.

Первымъ обстоятельствомъ, тормозящимъ работу лѣсопромышленности, является неустойчивость положенія русскаго населенія въ Маньчжуріи.

Китайскіе предприниматели въ районѣ, тяготѣющемъ къ желѣзной дорогѣ, работаютъ въ мелкомъ масштабѣ, и дѣятельность ихъ направлена преимущественно на выработку дровъ, жердей и мелкихъ сортиментовъ. Только концессія Лю-да-цая на восточномъ склонѣ Большого Хингана охватываетъ значительное пространство, но вслѣдствіе обезлѣсенія площадей, прилегающихъ къ магистрали, и отсутствія у концессіонера подъѣздного пути, онъ не въ состоянiи широко развернуть работу. Образовавшiяся за послѣднiй десятокъ лѣтъ китайскiя акцiонерныя общества въ лѣсныхъ уѣздахъ Хэйлунцзянской провинцiи работаютъ исключительно для удовлетворенiя потребностей китайскаго населенiя ближайшихъ безлѣсныхъ уѣздовъ, и лишь одна китайская акцiонерная компанiя въ уѣздѣ Тунъ-хэ работаетъ въ широкомъ масштабѣ, но рынокъ для вырабатываемыхъ ею матерiаловъ ограничивается уѣздами, лежащими по среднему и нижнему теченiю р. Сунгари.

Крупная лѣсопромышленность сосредоточена на русскихъ концессiяхъ, куда вложены огромные капиталы и которыя оборудованы подъѣздными путями. Концессiи эти переданы предпринимателямъ по договорамъ съ Китайскимъ или Монгольскимъ правительствами, и юридически права на нихъ предпринимателей являются неоспоримыми.

Однако, при настоящемъ смутномъ положенiи въ Россiи, русскiе предприниматели не могутъ считать свое положенiе прочнымъ, и эта неустойчивость побудила нѣкоторыхъ изъ концессiонеровъ укрыть свои концессiи подъ иностраннымъ флагомъ. Конечно, такое укрытiе вредитъ только Маньчжурской лѣсопромышленности, китайцамъ и русскимъ. На продукты лѣсопромышленности оно ложится дополнительнымъ непроизводительнымъ расходомъ, такъ какъ за «укрытiе» приходится платить отчисленiемъ въ пользу покровителя опредѣленнаго процента съ чистой прибыли.

Эта неустойчивость положенiя концессiй крайне вредно отражается на лѣсопромышленности: предприниматели опасаются вкладывать новые капиталы въ предпрiятiя, которыя у нихъ могутъ отобрать.

Второй язвой лѣсопромышленности Сѣверной Маньчжурiи является хунхузничество. Наиболѣе страдаютъ отъ него Восточный и Нижне-Сунгарiйскiй районы; его почти не знаетъ Хинганъ.

Въ Хинганскомъ районѣ собственно хунхузовъ нѣтъ, есть только шайки орочонъ и солоновъ, скорѣе воровъ, чѣмъ разбойниковъ. Раньше были случаи нападенiй и увода лошадей, но въ послѣднiе годы лѣсопромышленники съ шайками ладятъ. Они попросту нанимаютъ къ себѣ на службу старшинку разбойничьяго племени, и грабежи и кражи прекращаются. Такъ въ Бухэду рядомъ съ домомъ лѣсопромышленника Мелихова, работающаго на концессiи Лю-да-цая, въ фанзѣ живетъ группа солоновъ со старшинкой. Послѣднему платится по 80 центовъ въ мѣсяцъ съ каждой лошади, работающей на подвозѣ выработанныхъ матерiаловъ, что обходится лѣсопромышленникамъ долларовъ 200 въ мѣсяцъ. Но зато солоны не только не грабятъ и не отбиваютъ лошадей, но въ случаѣ увода лошади другими ворами обязаны разъискать ее и привести лѣсопромышленнику. Эти свои обязательства старшинки выполняютъ вполнѣ добросовѣстно.

Подобный же порядокъ охраны при посредствѣ солоновъ установленъ и на концессiи бр. Шевченко въ Хорго; только здѣсь охрана обходится дороже— до четырехсотъ рублей въ мѣсяцъ.

Иначе дѣло обстоитъ въ Восточномъ лѣсномъ районѣ. Тутъ отдѣльныя хунхузскiя шайки достигаютъ численности 200—300 человѣкъ, а въ районѣ Силиньхэ, на границахъ съ Приморской областью, хунхузы иногда собираются въ скопища, численностью въ 1½—2 тысячи человѣкъ.

Дѣятельность ихъ широко разрастается лѣтомъ, когда они могутъ скрываться въ глухой тайгѣ, вымогая поборы съ концессiонеровъ и облагая податью макосѣвовъ и сборщиковъ опiума.

Въ послѣдніе годы наглость хунхузовъ дошла до крайнихъ предѣловъ. Поборы ихъ съ нѣкоторыхъ концессій дѣлаются совершенно непосильными. выжиганіе заготовленныхъ матеріаловъ наноситъ концессіонерамъ громадные убытки, и, въ случаѣ, если хунхузы не будутъ обузданы въ ближайшемъ будущемъ, дѣятельность большинства концессій можетъ замереть. Даже крупные концессіонеры не могутъ по нѣскольку разъ въ годъ уплачивать сотни тысячъ долларовъ.

Нѣкоторымъ концессіонерамъ удается пока отдѣлываться небольшою данью, но съ каждымъ днемъ это становится дѣломъ все болѣе труднымъ.

Меньшая требовательность хунхузовъ по отношенію къ нѣкоторымъ концессіямъ объясняется отчасти умѣніемъ управляющихъ ладить съ ними, отчасти же мѣстной обстановкой. Такъ, напримѣръ, въ сохранности концессіи Скидельскаго, въ 30 верстахъ отъ ст. Силиньхэ, видимо, заинтересованы сами хунхузы, и до настоящаго времени они относились въ ней бережно: при концессіи въ тайгѣ находится базаръ, который питаетъ какъ лѣсныхъ рабочихъ, такъ и многочисленныхъ макосѣвовъ этого района. Разгромъ концессіи и гибель поддерживаемаго ею базара поведетъ къ тому, что макосѣвы разбѣгутся и хунхузы лишатся главнаго источника своего дохода.

Сравнительно хорошія отношенія до послѣдняго времени поддерживались также между Восточной концессіей К. В. жел. дороги и оперирующими здѣсь хунхузскими шайками. На концессіи въ зимнее время работало значительное число бывшихъ хунхузовъ, въ качествѣ лѣсорубовъ, и, грабя частныя концессіи, главари довольствовались отъ концессіи дороги лишь мелкими подачками, исключительно продуктами. Лѣтомъ 1921 года эти добрососѣдскія отношенія были нарушены экспедиціей китайскихъ войскъ съ разъѣзда Яблоня противъ хунхузской шайки, пріютившейся въ заброшенныхъ баракахъ на подъѣздной вѣткѣ концессіи дороги. Разсѣявъ шайку, экспедиція правительственныхъ войскъ вернулась обратно на раз. Яблоня, а управляющему концессіей было черезъ нѣсколько дней прислано письмо съ карточками хунхузскихъ главарей, оперирующихъ въ районѣ. Въ письмѣ этомъ хунхузы заявляли протестъ, что противъ нихъ, которые «оберегали матеріалы концессіи, отдавали всю кровь на охрану ихъ и ни разу не обратились въ контору съ какимъ-либо требованіемъ», были призваны солдаты, и требовали присылки опредѣленной денежной суммы, предметовъ снаряженія и продовольствія.

Съ приближеніемъ зимы, когда въ тайгѣ слишкомъ холодно, и она не можетъ дать надежнаго укрытія, производится самоликвидація хунхузовъ: часть ихъ начинается перелетъ на югъ къ Гирину, гдѣ и распыляется, другая превращается въ мирныхъ жителей полосы отчужденія, третья идетъ въ лѣсорубы.

Управляющіе концессіями, гдѣ сосредоточены наибольшія хунхузскія силы, отмѣчаютъ, что симптомомъ близкаго исчезновенія хунхузовъ обычно служило предъявленіе ими требованія къ концессіямъ о присылкѣ извѣстнаго количества свѣчей. Винтовки разбирались, стволы заливались стеариномъ и прятались одними членами шайки, затворы забирались другими. Весной, съ наступленіемъ тепла, шайка соединялась въ условленномъ мѣстѣ, и собиралось оружіе.

Дѣятельность хунхузовъ крайне отрицательно отражается на лѣсопромышленности Восточной линіи и увеличиваетъ себѣстоимость вырабатываемыхъ лѣсныхъ матеріаловъ; если она не будетъ прекращена, работа здѣсь можетъ совершенно застопориться.

Еще хуже обстоитъ дѣло въ Нижне-Сунгарійскомъ районѣ. Разгромъ лѣтомъ 1921 года пристани Ца-лин-хэ, единственно широко оборудованной, не можетъ не отразиться на производительности района, и вывозъ лѣса изъ него неизбѣжно сократится на нѣкоторое время.

Бичомъ Маньчжурской лѣсопромышленности являются также лѣсные пожары. Пожарамъ этимъ менѣе подверженъ Хинганскій районъ, такъ какъ тамъ лѣсъ болѣе чистый, безъ густого подлѣска и кустарника, а потому неизбѣжные палы пробѣгаютъ по низу, не успѣвши поджечь крупныхъ деревьевъ. Лишь тамъ, гдѣ основался человѣкъ и началась рубка лѣса, палы превращаются въ пожары: при рубкѣ, верхушки деревьевъ и обрубленныя вѣтки загромождаютъ лѣсъ и высохнувъ представляютъ прекрасную растопку и для крупныхъ деревьевъ.

Въ Восточномъ же районѣ, гдѣ подлѣсокъ и кустарникъ крайне густы, гдѣ масса валежника, пожары жестоко уничтожаютъ лѣсъ. При этомъ борьба съ пожарами здѣсь почти невозможна, такъ какъ лѣса горятъ изнутри, изъ глубины тайги, гдѣ находятся огороды макосѣвовъ.

Большимъ тормозомъ къ развитію лѣсопромышленности служитъ недостатокъ кредита. Какъ было отмѣчено выше, широкая постановка лѣсопромышленныхъ предпріятій требуетъ единовременныхъ большихъ затратъ, которыя могутъ окупиться лишь въ теченіе ряда лѣтъ. Поэтому особое значеніе для лѣсопромышленниковъ, въ большинствѣ не обладающихъ крупными капиталами, пріобрѣтаетъ наличіе дешоваго кредита. Между тѣмъ, въ Сѣверной Маньчжуріи таковаго нѣтъ, особенно для русскихъ лѣсопромышленниковъ. При необходимости добыть извѣстную сумму, они принуждены платить очень высокій процентъ,—не менѣе 30—35% годовыхъ.

Лишь японскіе предприниматели поставлены въ этомъ отношеніи въ болѣе благопріятныя условія: японскіе банки предоставляютъ имъ широкій кредитъ.

Поэтому-то огромное значеніе для поддержанія и развитія крупной лѣсопромышленности въ Сѣверной Маньчжуріи имѣетъ урегулированіе вопроса финансированія предпріятій. Является крайне желательнымъ привлеченіе къ участію въ Маньчжурской лѣсопромышленности иностраннаго капитала, въ формѣ акціонированія уже существующихъ русскихъ предпріятій, открытія новыхъ и расширенія дѣятельности существующихъ банковъ, предоставленія механическаго оборудованія заводовъ на льготныхъ основаніяхъ и, наконецъ, въ качествѣ посредника между лѣсопромышленниками Маньчжуріи и заграничными рынками.

Торговля лѣсомъ на мѣстномъ рынкѣ и Кит. Вост. жел. дорога.

Общая выработка матеріаловъ и дровъ на концессіяхъ, лежащихъ въ полосѣ Кит. Вост. желѣзной дороги, за послѣднія девять лѣтъ колебалась между 30 и 95 милліонами пудовъ въ годъ.

Погодныя заготовки лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ для Китайской Восточной желѣзной дороги и вывозъ ихъ по ней для частнаго рынка выражаются слѣдующими цифрами въ тысячахъ пудовъ:

1913	48.734	1917	33.079
1914	43.132	1918	29.943
1915	35.918	1919	36.623
1916	37.098	1920	58.405
1921	93.140		

(Діаграмма № 36).

Размѣръ выработки зависитъ всецѣло отъ требованій, предъявляемыхъ желѣзной дорогой, такъ какъ за послѣднія 11 лѣтъ вывозъ на частный рынокъ колебался лишь между 4 и 10 милліонами пудовъ. (Діаграмма № 42). Вывозъ этотъ постепенно растетъ и только въ періодъ 1918—1919 года, когда ощущался на дорогѣ недостатокъ вагоновъ, онъ нѣсколько упалъ.

Кромѣ этого лѣсного матеріала, изъ Нижне-Сунгарійскаго района выпускается болѣе тридцати милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ на желѣзную дорогу попадаетъ совершенно незначительное количество.

Выше уже отмѣчалось, что по количеству выработки ненормально высокая цифра относится къ дровамъ. Что же касается вывоза по желѣзной дорогѣ на частный рынокъ, то здѣсь количество отправленныхъ дровъ, съ одной стороны, и строительныхъ матеріаловъ—съ другой, выражаются очень близкими цифрами. Въ одинъ годъ нѣсколько преобладаетъ вывозъ дровъ, въ другой —вывозъ строительныхъ матеріаловъ. (Діаграмма № 43). Лишь 1919 и 1920 годы даютъ значительное преобладаніе дровамъ. Но конечно это не является показателемъ того, что частный рынокъ потребляетъ равныя количества дровъ, съ одной стороны, и строительныхъ матеріаловъ—съ другой. Дровъ безъ сомнѣнія потребляется на много больше, но значительная часть ихъ подвозится на мѣстные рынки гужомъ и водою.

Вышеуказанныя цифры 60—125 милліоновъ пудовъ не составляютъ и половины всего количества выработки лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ въ Сѣверной Маньчжуріи. Сюда не входятъ тѣ матеріалы, которые изъ лѣсныхъ районовъ, лежащихъ у желѣзнодорожной магистрали, и Нижне-Сунгарійскаго уходятъ гужомъ, потребляются на мѣстѣ рубки, идутъ на выжиганіе древеснаго угля, а также все то, что вырубается по р. Нонни, Муданьцзяну и по границамъ съ безлѣсными уѣздами.

Потребителями продуктовъ лѣсного дѣла являются: 1) желѣзная дорога; 2) мѣстный Маньчжурскій рынокъ, и 3) заграничные рынки.

Какъ уже было отмѣчено, желѣзная дорога беретъ значительную часть, отъ 40 до 70%, учитывающейся выработки лѣсныхъ районовъ. На заграничные рынки уходитъ не болѣе 2—3 милліоновъ пудовъ. Остальные матеріалы и дрова, болѣе 35 милліоновъ пудовъ учитываемаго матеріала и во много разъ превосходящее его количество неучитываемаго, поглощается мѣстнымъ рынкомъ Сѣверной Маньчжуріи.

Одну часть этого рынка, на удовлетвореніе котораго работаютъ по окраинамъ лѣсныхъ площадей мелкіе китайскіе промышленники и Нижне-Сунгарійскій районъ, составляетъ китайское населеніе безлѣсныхъ уѣздовъ. Требованія, предъявляемыя къ матеріалу этимъ китайскимъ рынкомъ, заключаются прежде всего, въ дешевизнѣ и опредѣленныхъ размѣрахъ строительнаго матеріала выработанныхъ вѣковой привычкой. Крупные лѣсопромышленники не работаютъ, на этотъ рынокъ: не соблазняютъ ихъ малые барыши и пугаетъ то обстоятельство, что при неудачѣ сбыта на китайскій рынокъ матеріаламъ нельзя дать другого назначенія.

Вторую часть мѣстнаго рынка представляютъ крупные центры, къ которымъ относится, прежде всего, Харбинъ, а затѣмъ Аньда, Цицикаръ, Хайларъ и поселокъ Маньчжурія.

Емкость собственно г. Харбина въ древесномъ топливѣ не особенно велика; онъ поглощаетъ 3—5 милліоновъ пудовъ дровъ. Значительно большее количество потребляется Фуцзядянемъ, составляя 10—20 милліоновъ пудовъ. Беретъ г. Харбинъ съ Фуцзядянемъ значительное количество и лѣсного строительнаго матеріала, по имѣющимся даннымъ не менѣе 10—12 милліоновъ пудовъ. Такимъ образомъ, общая потребность Харбина и Фуцзядяна въ дровахъ и лѣсныхъ матеріалахъ не менѣе 23—25 милліоновъ пудовъ.

Изъ этого количества по желѣзной дорогѣ подвозится лишь незначительная часть, какъ то видно изъ слѣдующей таблицы:

	1917 г.	1918 г.	1919 г.	1920 г.
Подвезено въ Харбинъ по желѣзной дорогѣ въ тысячахъ пудовъ:				
а) Дровъ	1.334	1.449	1.762	2.292
б) Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ	440	402	583	348
Итого . . .	1.774	1.851	2.345	2.460

Значительно большее количество ввозится по Сунгари. По даннымъ Китайскихъ морскихъ таможенъ, ввозъ только крупнаго лѣса въ 1920 году составилъ свыше 180 тысячъ штукъ, т.-е. по среднему подсчету свыше $4^1/_2$ милліоновъ пудовъ. Вывозъ 1921 г. нѣсколько превысилъ эту цифру. Не меньше ввозится по Сунгари дровъ и мелкаго строительнаго матеріала.

Остальная часть потребности, преимущественно дешовыя дрова для Фуцзядяна и мелкій строительный матеріалъ, подвозится гужомъ съ западной окраины Восточнаго лѣсного района.

Такимъ образомъ, по желѣзной дорогѣ до настоящаго времени ввозилось для Харбина и Фуцзядяна не болѣе 10—15% требующихся лѣсныхъ матеріаловъ. Остальные 85—90% потребности подвозились почти поровну по Сунгари изъ Нижне-Сунгарійскаго района и гужомъ съ окраины Восточнаго лѣсного района.

Цѣны на дрова, а также на строительные матеріалы въ Харбинѣ до настоящаго времени диктовались сунгарійскимъ лѣсомъ, какъ матеріаломъ съ дешовой доставкой водою. Провозъ пуда дровъ отъ главнѣйшей лѣсной пристани на Сунгари—Ца-лин-хэ—до Харбина стоитъ на пароходѣ 7 коп., а на джонкѣ 5 копѣекъ. Между тѣмъ, отъ центра Восточнаго района, станціи Вейшахэ, провозъ пуда дровъ на разстояніи 180 верстъ до Харбина обходился до лѣта 1921 г. въ десять копѣекъ. Ясно, что при такихъ условіяхъ конкурировать съ сунгарійскими дровами было трудно. Но съ пониженіемъ тарифа лѣтомъ 1921 г. стоимость провоза пуда дровъ отъ Вейшахэ до Харбина понизилась до 6,5 копѣекъ.

Такимъ образомъ, въ настоящее время, даже не принимая во вниманіе затрудненій, испытываемыхъ Нижне-Сунгарійскимъ райономъ отъ хунхузскихъ погромовъ, дрова Восточнаго лѣсного района имѣютъ полную возможность конкурировать съ дровами сунгарійскими, особенно если принять во вниманіе широкое оборудованіе концессій Восточнаго района подъѣздными путями, удешевляющими заготовительную стоимость матеріаловъ. И, дѣйствительно, съ августа 1921 года имѣютъ мѣсто отправки дровъ въ Харбинъ со станцій, отстоящихъ отъ него на 200 верстъ, чего ранѣе не замѣчалось.

Подвозимые по ж. д. лѣсные строительные матеріалы, въ отношеніи конкуренціи съ доставляемыми по Сунгари, находятся въ нѣсколько болѣе трудныхъ условіяхъ, такъ какъ и въ настоящее время провозъ пуда матеріала отъ ст. Вейшахэ до Харбина обходится около 9 копѣекъ.

Дровамъ Хинганскаго района очень трудно конкурировать на Харбинскомъ рынкѣ съ дровами сунгарійскими и Восточнаго района. Провозъ пуда дровъ со ст. Бухэду, на разстояніи 510 верстъ, до Харбина въ настоящее время обходится болѣе 9 коп.; разница же въ $2^1/_2$ коп. на пудѣ увеличиваетъ цѣну куба дровъ болѣе чѣмъ на 6 рублей.

Цѣны на дрова на Харбинскомъ рынкѣ стоятъ въ настоящее время около 50 рублей за кубъ. Болѣе плохой сортъ, потребляемый Фуцзядянемъ, котируется около 35 рублей.

Калькуляція стоимости вагона хорошихъ дровъ, вмѣщающаго три куба, и, слѣдовательно, стоящаго въ Харбинѣ 150 рублей, при отправкѣ со станціи Вейшахэ выражается слѣдующими цифрами:

1) Стоимость вагона дровъ съ погрузкой—21,5×3 =	64,5	руб.
2) Тарифная плата	52	»
3) Станціонные расходы и взвѣшиваніе	12,75	»
4) Выгрузка въ Харбинѣ	2,50	»
Итого	131,75	руб.

Изъ этого схематическаго расчета видно, что лѣсопромышленники Восточнаго района имѣютъ полную возможность сбывать вырабатываемые ими дрова на Харбинскомъ рынкѣ. Только часть Фуцзядяна будетъ удовлетворять свою потребность въ топливѣ различными суррогатами дровъ и дешовыми дровами, доставляемыми гужомъ съ ближайшихъ къ Харбину горъ, все болѣе и болѣе теряющихъ лѣса, или же водою.

Что касается строительнаго матеріала, то харбинскія цѣны также даютъ полную возможность сбыта для матеріаловъ Восточнаго района. Примѣрная себѣстоимость куб. фута бревна франко-вагонъ на станціи магистрали—23 копѣйки. Стоимость провоза куб. фута дерева отъ Вейшахэ до Харбина—9—14 копѣекъ, въ зависимости отъ вѣса древесины. Такимъ образомъ, себѣстоимость куб. фута бревна въ Харбинѣ для Восточной линіи колеблется между 32—37 копѣйками. Между тѣмъ, цѣны въ Харбинѣ за куб. футъ бревна—45—50 копѣекъ, бруса—70—80 копѣекъ, досокъ—выше 1 рубля.

Что касается Хинганскаго района, то его дрова явно не могутъ найти сбыта на рынкѣ Харбина. Если даже считать себѣстоимость хинганскихъ дровъ равною себѣстоимости восточныхъ, все же вагонъ дровъ, подвезенныхъ въ Харбинъ изъ Бухэду, обойдется не дешевле 155 рублей, то есть дороже рыночной Харбинской цѣны.

Что касается лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, то хотя существующія тарифы и харбинскія цѣны, казалось бы, даютъ возможность везти эти матеріалы и изъ Хинганскаго района, въ дѣйствительности такого подвоза нѣтъ. Причинами являются: ограниченная емкость харбинскаго рынка, трудность для Хингана конкурировать съ болѣе близкими районами и, наконецъ, малое соотвѣтствіе преобладающаго хинганскаго матеріала—лиственницы—требованіямъ харбинскаго рынка, которому нуженъ лѣсъ для распиловки и построекъ.

Аньда, расположенная отъ Харбина въ разстояніи лишь немного превышающемъ 100 верстъ, находится почти въ такомъ же положеніи въ отношеніи потребленія дровъ и строительныхъ матеріаловъ, какъ и Харбинъ. Большая часть ея потребности пополняется изъ Восточнаго лѣсного района по желѣзной дорогѣ. Однако, до пониженія желѣзнодорожнаго тарифа наблюдались отправки въ Аньда жердей и дровъ гужомъ изъ окрестностей лѣсныхъ станцій Восточнаго района, ближайшихъ къ Харбину,—Сяолинъ, Маоэршань. Нѣкоторое количество дровъ и мелкихъ строительныхъ матеріаловъ доставлялись въ Аньда съ ближайшихъ станцій Хинганскаго лѣсного района.

Съ пониженіемъ тарифовъ на перевозки дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, подвозъ послѣднихъ гужомъ почти прекратился.

Серьезнымъ потребителемъ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ является г. Цицикаръ. Ежегодное потребленіе имъ дровъ достигаетъ 3 милліоновъ пудовъ; кромѣ того, тратится большое количество строительныхъ матеріаловъ, въ видѣ балокъ, жердей и досокъ. Однако, этотъ рынокъ для перевозокъ по желѣзной дорогѣ не имѣетъ почти никакого значенія. Расположеніе города на могучей водной артеріи и удаленіе его на 11 верстъ отъ станціи желѣзной дороги дѣлаетъ болѣе выгоднымъ подвозъ къ нему лѣсныхъ матеріаловъ водою и даже гужомъ. Нѣсколько менѣе половины всего количества потребляемыхъ Цицикаромъ дровъ подвозится гужомъ изъ района станцій Няньцзышань—Чжаланьтунь. Подвозъ этотъ обходится дешевле, чѣмъ перевозка по желѣзной дорогѣ, гдѣ необходимо оплатить погрузку въ вагоны и выгрузку изъ нихъ, налогъ концессіонера и, наконецъ, перевозку отъ станціи Цицикаръ до города.

Остальное количество дровъ и часть строительныхъ матеріаловъ сплавляется въ Цицикаръ по р. Нонни, съ ея верховьевъ. Наконецъ, нѣкоторое количество строительныхъ матеріаловъ, а особенно пиленый лѣсъ, подвозится на джонкахъ отъ г. Бодунэ; это уже лѣсъ изъ Гирина и Нижне-Сунгарійскаго лѣсного района.

Далѣе крупными потребителями лѣса являются гор. Хайларъ, Чжалайнорскія угольныя копи и поселокъ Маньчжурія.

Емкость какъ Хайлара, такъ и Маньчжуріи достигаетъ 4—5 милліоновъ пудовъ дровъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. Чжалайноръ требуетъ значительное количество рудничныхъ лиственничныхъ стоекъ; количество это измѣняется въ зависимости отъ интенсивности работъ на копяхъ. Въ 1920 году туда было отправлено съ концессіи Воронцовыхъ у ст. Якэши четыреста вагоновъ стоекъ.

Цѣны на дрова на этихъ рынкахъ колебались въ 1921 году между 60 и 45 рублями, т.-е. 180—135 руб. за вагонъ. Цѣны на бревна стояли очень высокія, значительно выше чѣмъ въ Харбинѣ: за кубич. футъ бревна платилось 60—80 коп.; за кубич. футъ бруса—1 руб. 40 коп.—1 руб. 50 коп., за кубическ. футъ досокъ около 2 рублей.

При исчисленіи себѣстоимости въ Маньчжуріи и Хайларѣ вагона дровъ, доставленныхъ изъ Иректэ, т.-е. изъ наиболѣе удаленной отъ нихъ лѣсной станціи за-хинганскаго района, получаются цифры 162 рубля для Маньчжуріи и 141 рубль для Хайлара. Такимъ образомъ, подвозъ въ эти пункты дровъ съ концессій Воронцова и Бр. Шевченко является вполнѣ возможнымъ.

Что же касается лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, то тутъ при современныхъ пониженныхъ тарифахъ получается около 50% рыночной стоимости въ пользу предпринимателя.

Слабой стороной этихъ рынковъ является ихъ малая емкость и конкуренція лѣса изъ Забайкалья и Южнаго Хингана.

На ст. Маньчжурія доставляютъ дрова и лѣсъ изъ Забайкалья; везутъ по желѣзной дорогѣ, везутъ и гужомъ. Въ теченіе 1921-го года было подвезено по желѣзной дорогѣ 728 тысячъ пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ. Кромѣ того, подходило много крестьянскихъ подводъ съ дровами даже изъ района Александровскаго завода и Нерчинска. Дрова эти очень неважныя, много сухостоя, но и продаются онѣ сравнительно по очень низкой цѣнѣ,—25—30 рублей за кубическую сажень. Крестьянинъ стремится выручить хоть сколько-нибудь валюты для покупки мануфактуры.

Этотъ потокъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ Забайкалья грозитъ отбить рынокъ поселка Маньчжуріи у Хинганскаго лѣсного района.

Въ Хайларъ значительное количество дешовыхъ дровъ сплавляется по рѣкѣ Имянъ-голъ съ южныхъ отроговъ Большого Хингана и подвозится оттуда же монголами, ѣдущими порожнякомъ въ Хайларъ за продуктами.

Такимъ образомъ, мы видимъ, что лѣсные районы Сѣверной Маньчжуріи имѣютъ свои естественные мѣстные рынки сбыта. Хинганскій лѣсной районъ обслуживаетъ крупные населенные центры Западной линіи, Восточный главное вниманіе обращаетъ на Харбинъ, направляя свои матеріалы и далѣе на западъ до ст. Аньда. Проведеннымъ лѣтомъ 1921 года пониженіемъ тарифовъ на дрова и лѣсные матеріалы Китайская Восточная желѣзная дорога дала этимъ лѣснымъ районамъ полную возможность бороться на указанныхъ рынкахъ съ подвозомъ водою или гужомъ изъ другихъ пунктовъ.

Нижне-Сунгарійскій районъ господствуетъ въ уѣздахъ, прилегающихъ къ р. Сунгари, и доставляетъ значительное количество дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ Фуцзядяну.

Интенсивность вывоза по желѣзной дорогѣ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ по мѣсяцамъ различна. Лѣтомъ съ апрѣля по сентябрь включительно наблюдается полное затишье съ перевозками дровъ. (Діаграмма № 44). Съ октября мѣсяца, съ началомъ рубки въ лѣсу и съ наступленіемъ холодовъ, перевозки быстро увеличиваются и нормально въ январѣ достигаютъ своего максимума. Въ январѣ перевозка обыкновенно въ 3—5 разъ превосходитъ перевозки лѣтнихъ мѣсяцевъ. Съ апрѣля начинается рѣзкое паденіе перевозокъ дровъ.

Иначе обстоитъ дѣло съ перевозкой лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. Здѣсь оживленіе начинается въ февралѣ или мартѣ, и май, іюнь и іюль являются мѣсяцами наибольшихъ отправокъ. (Діаграмма № 44). Въ августѣ и сентябрѣ, когда вывезена вся зимняя заготовка, начинается паденіе перевозокъ, а періодъ ноябрь—январь, когда идетъ самая оживленная работа въ лѣсу, перевозки лѣсныхъ матеріаловъ нормально падаютъ до минимума.

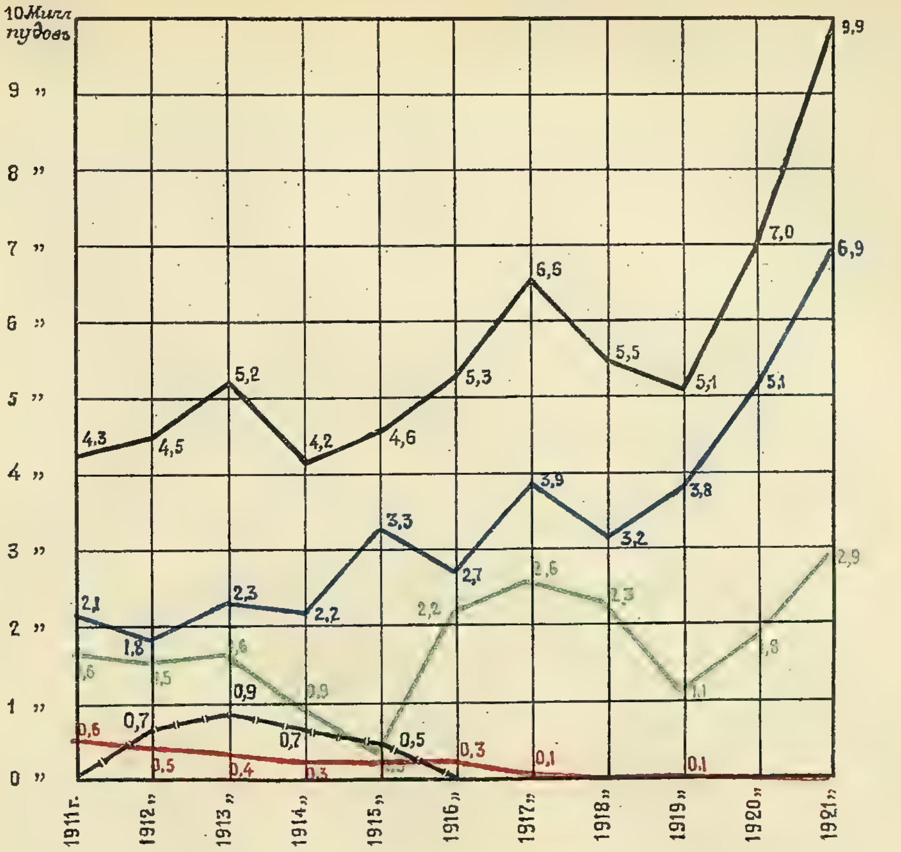
Вывозъ лѣса изъ Сѣверной Маньчжуріи.

Кромѣ вывоза продуктовъ лѣсопромышленности на мѣстный рынокъ, по желѣзной дорогѣ вывозится значительное количество ихъ за предѣлы Сѣверной Маньчжуріи. Дрова въ вывозимыхъ продуктахъ встрѣчаются лишь какъ исключеніе. Съ 1911 года количество ежегодно вывозимыхъ въ Южную Маньчжурію, на Уссурійскую желѣзную дорогу и въ Забайкалье лѣсныхъ матеріаловъ нормально превышало 2 милліона пудовъ. Лишь въ 1915 и 1919 гг. оно упало до 1.200 тысячъ пудовъ, что, видимо, было вызвано недостаткомъ вагоновъ, въ результатѣ начала Великой войны въ 1915 году, и открытіемъ движенія по сибирскимъ дорогамъ въ 1919 г. Въ 1920 году вывозъ опять подошелъ близко къ 2 милліонамъ, а въ 1921-мъ почти достигъ 3 милліоновъ пудовъ.

Діаграмма № 42.

Перевозки лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ по К. В. ж. д. съ 1911 по 1921 г. включительно: а) общія; б) на мѣстный рынокъ; в) на Южно-Маньчжурскую ж. дорогу; г) на Забайкальскую ж. дорогу и съ нея; д) на Уссурійскую ж. дорогу.

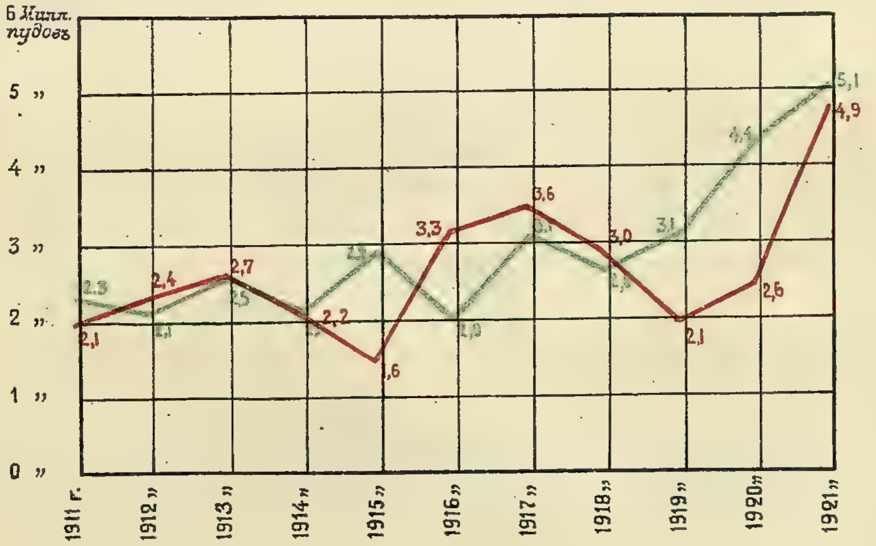
По коммерческому тарифу.



Діаграмма № 43.

Перевозки: а) лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и б) дровъ съ 1911 по 1921 годъ включительно.

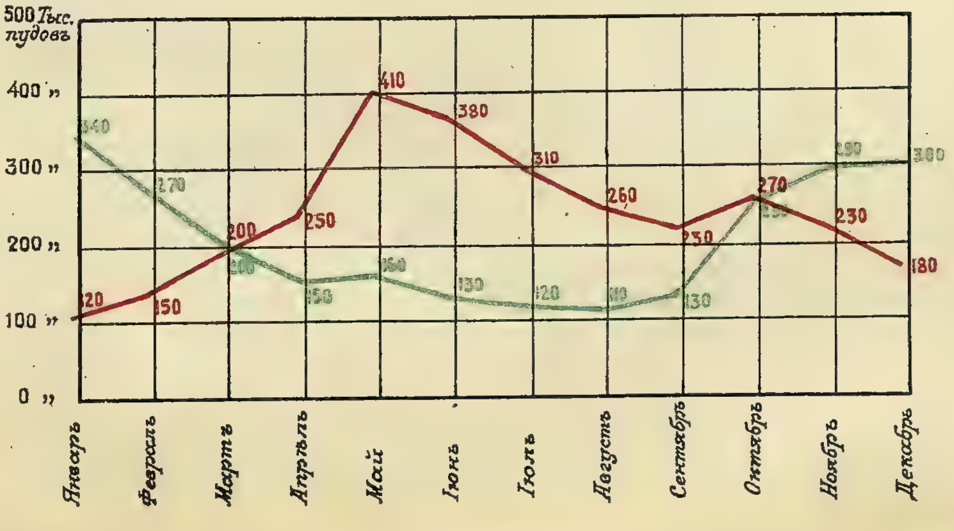
По коммерческому тарифу.



Діаграмма № 44.

Помѣсячная отправка (средняя за восемь лѣтъ, 1913—1920): а) лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и б) дровъ.

По коммерческому тарифу.



Преобладающую роль играетъ вывозъ на Южно-Маньчжурскую желѣзную дорогу. (Діаграмма № 42). Обмѣнъ съ Забайкальемъ въ значительныхъ размѣрахъ имѣлъ мѣсто лишь въ періодъ 1912—1915 годовъ. Вывозъ на Уссурійскую дорогу, превышавшій въ 1911—1912 годахъ 500 тысячъ пудовъ, затѣмъ началъ постепенно падать и съ 1917-го года свелся на-нѣтъ. Разсчитывать на вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ Сѣверной Маньчжуріи на Уссурійскую дорогу для сбыта въ Приморьѣ не приходится,—при богатствѣ послѣдняго лѣсами и финансовыхъ затрудненіяхъ, Приморье приложитъ всѣ усилія, дабы использовать свои лѣсныя богатства, какъ для удовлетворенія собственной потребности, такъ и для вывоза. Поэтому Маньчжурія можетъ разсчитывать на вывозъ лѣса во Владивостокъ лишь для экспорта на заморскіе рынки, и въ этомъ отношеніи Приморье ее можетъ интересовать лишь какъ конкурентъ.

Дорога прилагаетъ всѣ усилія, дабы облегчить лѣсопромышленникамъ вывозъ продуктовъ лѣсного дѣла. Съ этой цѣлью, какъ уже было указано выше, были понижены на 37% тарифныя ставки на лѣсные матеріалы. Затѣмъ, такъ-называемая первая категорія лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ сравнена въ отношеніи тарифной платы со второй категоріей, чѣмъ даны огромныя льготы для перевозки наиболѣе дорогихъ экспортныхъ матеріаловъ. Въ ближайшемъ будущемъ предположено произвести дальнѣйшее упрощеніе номенклатуры лѣсныхъ матеріаловъ и пересмотрѣть нормы погрузки ихъ въ вагоны. Въ 1921-мъ же году понижена стоимость перевалки изъ вагоновъ на пароходъ на Эгершельдѣ съ 22 до 8 коп. за пудъ, а въ будущемъ намѣчается понизить и эту ставку устройствомъ механическихъ приспособленій.

Южно-Маньчжурскій рынокъ.

На Южно-Маньчжурскую дорогу черезъ ст. Чанчунь уходитъ значительное количество лѣсныхъ матеріаловъ, выпускаемыхъ лѣсными концессіями Сѣверной Маньчжуріи на частный рынокъ.

Вывозъ лѣса на Южно-Маньчжурскую дорогу начался съ отмѣной въ 1906 году запретительныхъ тарифовъ на перевозку лѣса. Уже въ 1907 году въ Куаньчензцы прибыло около 500 вагоновъ, а въ періодъ 1911—1913 годовъ вывозъ на Южно-Маньчжурскую дорогу превышалъ 1½ милліона пудовъ. (Діаграмма № 42). Понизившись въ 1914 и 1915 годахъ, онъ затѣмъ поднялся опять уже выше двухъ милліоновъ пудовъ. Второе паденіе отмѣчается въ 1919 году, но въ 1920 году вывозъ выравнивается почти до двухъ милліоновъ пудовъ, а въ 1921 году подошелъ къ 3 милліонамъ пудовъ.

Небольшое количество вывозимаго въ Чанчунь пиленаго лѣса и брусьевъ и большая часть чурокъ осиновыхъ идутъ черезъ Дайренъ въ Японію; остальной лѣсъ расходится по Южной Маньчжуріи, особенно для нуждъ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги и для Фушунскихъ копей.

Лѣсъ гиринскій и Восточнаго района Кит. Вост. желѣзной дороги господствовалъ въ Южной Маньчжуріи до Мукдена, южнѣе же онъ вытѣснялся лѣсомъ корейскимъ, японскимъ и отчасти американскимъ. Въ Южную Маньчжурію въ 1920 году было ввезено около 5½ милліоновъ пудовъ ялуцзянскаго лѣса, а въ Дайренъ поступило около 4 милліоновъ пудовъ лѣса, главнымъ образомъ изъ Японіи и Америки. Мукденъ, въ который въ 1920 году было ввезено около $2^{1}/_{2}$ милліоновъ пудовъ лѣса, почти половину послѣдняго получилъ изъ Чанчуня.

Главнымъ рынкомъ-распредѣлителемъ Южной Маньчжуріи для лѣса гиринскаго и доставляемаго концессіями, лежащими вдоль Китайской Восточной желѣзной дороги, является г. Чанчунь. Нормально сюда направляется лѣсъ, не только распредѣляемый затѣмъ на китайскомъ рынкѣ безлѣсныхъ уѣздовъ Южной Маньчжуріи, но и лѣсъ для нуждъ большихъ центровъ. Заказы Южно-Маньчжурской дороги для своихъ нуждъ и для Фушунскихъ копей также требуются франко-Чанчунь. Отсюда желѣзная дорога перевозитъ ихъ своимъ попеченіемъ.

На китайскомъ рынкѣ лѣсъ Сѣверной Маньчжуріи прививается слабо. Причиною является, прежде всего, несоотвѣтствіе размѣровъ сортиментовъ, употребляемыхъ китайскимъ населеніемъ, размѣрамъ, вырабатываемымъ на русскихъ концессіяхъ. Въ виду этого русскій сортиментъ большого размѣра оцѣнивается китайцами ниже его дѣйствительной стоимости, такъ какъ изъ него все равно придется выдѣлывать сортиментъ меньшаго китайскаго размѣра, а излишки пойдутъ за безцѣнокъ. Концессіонеры полосы отчужденія не интересуются китайскимъ рынкомъ, видимо находя его мало выгоднымъ для себя.

Представители Чанчунскаго Коммерческаго Общества указываютъ на то, что русскіе лѣсопромышленники не знаютъ условій чанчунскаго рынка, и что въ виду этого, несмотря на хорошія качества лѣса, доставляемаго съ Китайской Восточной желѣзной дороги, онъ не имѣетъ широкаго сбыта. На китайскій рынокъ идетъ преимущественно лѣсъ гиринскій, подвозимый по Гиринъ-Чанчунской желѣзной дорогѣ. Чанчунскіе коммерсанты - китайцы считаютъ, что русскимъ лѣсопромышленникамъ необходимо не устраивать свои склады лѣсныхъ матеріаловъ на ст. Чанчунь—Куаньченцзы, какъ это дѣлается ими теперь, а входить въ компанію со знающими мѣстный рынокъ китайскими лѣсоторговцами, передавая имъ для продажи лѣсные матеріалы на комиссіонныхъ началахъ.

Лѣсная торговля Чанчуня сосредоточена въ рукахъ китайскихъ и японскихъ лѣсоторговцевъ.

Китайскихъ лѣсоторговыхъ предпріятій имѣется тамъ двѣнадцать, изъ которыхъ наиболѣе крупными являются акціонерныя компаніи Фын-цай, Куанчуанъ, Сун-цзян-линъ и лѣсной складъ Дэ-чанъ. Японскихъ лѣсныхъ фирмъ имѣется восемь, изъ которыхъ важнѣйшія—Мицуй и Тахакаси.

Изъ русскихъ лѣсопромышленниковъ Восточнаго района имѣютъ на станціи Чанчунь лѣсные склады Скидельскій, Ковальскій и Шевченко. Имѣетъ свой складъ и Русско-Азіатскій Банкъ.

Въ настоящее время Кит. Вост. желѣзною дорогою расширены на ст. Куаньченцзы участки 3-й категоріи и построена платформа, для облегченія перегрузки въ вагоны Южно-Маньчжурской желѣзной дороги лѣсныхъ матеріаловъ, приходящихъ съ сѣвера. Такое расширеніе облегчаетъ перегрузку и устраняетъ необходимость перевозки этихъ матеріаловъ гужомъ въ Чанчунь, въ случаѣ задержки въ подачѣ вагоновъ Южно-Маньчжурской желѣзною дорогою. Перевозка гужомъ ложилась крайне тяжелымъ бременемъ на себѣстоимость лѣсныхъ матеріаловъ.

Въ Чанчунѣ расположено семь китайскихъ лѣсопилокъ и нѣсколько японскихъ. Всѣ склады и лѣсопилки тѣснятся къ желѣзнодорожной станціи. Значительная часть лѣсныхъ матеріаловъ, прибывающихъ по Китайской Восточной или Гиринской дорогамъ, поступаетъ на эти склады и лежитъ здѣсь въ ожиданіи спроса. Лѣсопилки раздѣлываютъ матеріалъ, согласно требованіямъ китайскаго рынка, и выпускаютъ его небольшими партіями.

На складахъ русскихъ лѣсопромышленниковъ лѣтомъ 1921-го года, въ періодъ застоя торговли и низкихъ цѣнъ, были сосредоточены огромные запасы лѣса,—брусьевъ, бревенъ, рудничныхъ стоекъ и кругляковъ. Но весь этотъ матеріалъ былъ разсчитанъ на крупныхъ потребителей, тогда какъ на китайскій рынокъ могъ уйти только пиленый лѣсъ, преимущественно доски и мелкіе строительные сортименты. И въ то время, какъ запасы лѣса русскихъ лѣсопромышленниковъ лежали безъ движенія, гиринскій лѣсъ перерабатывался на китайскихъ и японскихъ лѣсопилкахъ и выпускался на рынокъ.

Чанчунское Коммерческое Общество опредѣляетъ количество лѣсныхъ матеріаловъ, прошедшихъ въ 1920-мъ году черезъ Чанчунь, въ одиннадцать милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ 70% приходится на долю Гиринской желѣзной дороги и 30%—на долю Китайской Восточной желѣзной дороги. Цифра эта, судя по даннымъ Китайской Восточной желѣзной дороги, преувеличена, и дѣйствительное количество прибывшихъ лѣсныхъ матеріаловъ, видимо, составляло около семи милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ было подвезено немного менѣе двухъ милліоновъ пудовъ, по Гиринъ-Чанчунской—около пяти милліоновъ.

Въ 1921-мъ году соотношеніе между прибывшими лѣсными матеріалами болѣе благопріятно для Китайской желѣзной дороги. По ней въ 1921 году пришло почти 3 милліона пудовъ, а по даннымъ китайскихъ коммерсантовъ прибытіе изъ Гирина уменьшилось процентовъ на 40 противъ 1920 года, то-есть тоже составило около 3 милліоновъ пудовъ.

Потребность рынка въ различнаго сорта матеріалахъ лучше всего опредѣляется прибывающими сортами лѣса.

Въ 1920-мъ году общее количество прибывшаго въ Чанчунь лѣса распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Бревенъ и брусьевъ	42%
Досокъ	18%
Шпалъ	18%
Чурокъ и дровъ	14%
Рудничныхъ стоекъ	8%

Бревна, брусья и доски идутъ частью на экспортъ, частью же распиливаются въ Чанчунѣ и поглощаются китайскимъ рынкомъ. Шпалы берутся для нуждъ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. Чурки осиновыя и липовыя идутъ на спичечные заводы, преимущественно въ Японію. На рудничныя стойки изъ лиственницы существуетъ большой спросъ на Фушунскихъ копяхъ.

Матеріалы, прибывавшіе съ Китайской Восточной желѣзной дороги въ 1921-мъ году, распредѣлялись по категоріямъ слѣдующимъ образомъ:

Бревенъ и брусьевъ	38%
Досокъ	1%
Шпалъ	2%
Чурокъ	38%
Рудничнымъ стоекъ	21%

Если сопоставить эти цифры съ цифрами общаго прибытія категорій лѣса въ Чанчунь, то становится ясно, что лѣсопромышленники полосы отчужденія захватили въ свои руки въ Чанчунѣ поставку мелкаго наиболѣе дешоваго матеріала,—чурокъ и рудничныхъ стоекъ. Въ поставкѣ крупнаго матеріала, бревенъ и брусьевъ они довольно успѣшно конкурируютъ съ Гиринскимъ райономъ. Что же касается досокъ и шпалъ, которыхъ проходитъ черезъ Чанчунскій рынокъ болѣе 2 милліоновъ пудовъ, то этотъ матеріалъ идетъ почти исключительно изъ Гирина.

Лѣсопромышленникамъ Сѣверной Маньчжуріи слѣдовало бы обратить вниманіе на выпускъ этихъ матеріаловъ на Чанчунскій рынокъ. Восточный лѣсной районъ можетъ давать прекрасные кедровые пиленые сортименты, а Хинганскій—лиственничныя шпалы и телеграфные столбы, съ которыми трудно конкурировать. Современные тарифы Китайской Восточной желѣзной дороги даютъ возможность конкурировать съ гиринскимъ лѣсомъ, тѣмъ болѣе что мѣстные китайскіе лѣсопромышленники признаютъ лучшія качества лѣса, доставляемаго по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Цѣны на Чанчунскомъ рынкѣ лѣтомъ 1921-го года, въ періодъ наиболѣе сильнаго ихъ паденія, по причинѣ ограниченнаго спроса на лѣсные матеріалы и общаго денежнаго кризиса,—стояли слѣдующія: куб. футъ стоекъ рудничныхъ—50 коп.; куб. футъ бруса—отъ 50 до 65 коп; куб. футъ досокъ—отъ 65 до 90 копѣекъ. При этомъ кедръ, по китайской терминологіи «бѣлый хвойный лѣсъ», цѣнился дешевле сосны—«краснаго хвойнаго лѣса».

Ясно, что такія цѣны были крайне низки не только для Хинганскаго удаленнаго района, но даже и для болѣе близкаго Восточнаго. Себѣстоимость кубическаго фута бруса франко-станція погрузки равняется приблизительно 28 копѣйкамъ. А такъ какъ перевозка куб. фута отъ центра Восточнаго района, станціи Вейшахэ, до Чанчуня обходилась весной около 20 копѣекъ, то себѣстоимость куб. фута «бѣлаго хвойнаго» бруса франко-Чанчунь была лишь немногимъ менѣе 50 копѣекъ. Такое соотношеніе между рыночной цѣной и себѣстоимостью, безъ предпринимательской прибыли, процента на капиталъ и случайныхъ расходовъ, конечно, является невыгоднымъ. Этимъ и объясняется то обстоятельство, что большая часть пришедшихъ весною въ Чанчунь по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ лѣсныхъ матеріаловъ и лѣтомъ еще лежала на складахъ при ст. Чанчунь.

Необходимо отмѣтить, что почти всѣ матеріалы эти пришли изъ Восточнаго лѣсного района. Хинганскій районъ въ 1921-мъ году совершенно не отправлялъ лѣса въ Чанчунь, хотя около 300 вагоновъ стоекъ для Фушунскихъ копей и было заготовлено въ районѣ Хорго и Иректэ. Но онѣ лежали на концессіи въ ожиданіи пониженія тарифовъ на лѣсные матеріалы.

Паденіе цѣнъ на Чанчунскомъ рынкѣ безусловно временное. Вызвано оно общимъ денежнымъ кризисомъ и пониженіемъ цѣнъ на лѣсъ на Востокѣ, вслѣдствіе большихъ запасовъ, выброшенныхъ на рынокъ Америкой по окончаніи Великой войны.

Въ 1920 году цѣны на лѣсъ были, примѣрно, на 50% выше лѣтнихъ цѣнъ 1921 года. Кубическій футъ лиственничныхъ стоекъ стоилъ 75—80 коп., куб. футъ бруса 90 коп.—1 рубль, досокъ—1 руб.—1 руб. 40 коп. Къ осени 1921 года цѣны начали вновь выравниваться, и въ октябрѣ мѣсяцѣ куб. футъ лиственничнаго или кедроваго бревна уже можно было продать въ Чанчунѣ по 75 коп., а куб. футъ бруса—по 85 копѣекъ.

Такія цѣны уже даютъ полную возможность везти лѣсные матеріалы даже съ самаго дальняго пункта Хинганскаго района—станціи Якэши, отстоящей отъ Чанчуня на 850 верстъ. При себѣстоимости кубическаго фута лиственницы франко-Якэши 30 копѣекъ и при стоимости провоза въ 29 копѣекъ, себѣстоимость куб. фута лиственничнаго бревна франко-Чанчунь опредѣляется въ 60 копѣекъ, что даетъ достаточную разницу въ 20—25 копѣекъ на предпринимательскую прибыль и доходъ на капиталъ.

Концессіи полосы отчужденія, съ пониженіемъ тарифовъ на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, имѣютъ полную возможность успѣшно конкурировать съ съ гиринскимъ лѣсомъ и расширить свой вывозъ въ Чанчунь. Хинганскій районъ выпускаетъ совершенно особый лиственничный матеріалъ, имѣющій спеціальное назначеніе и отсутствующій въ Гиринскомъ лѣсномъ районѣ. Что касается лѣса Восточнаго района, то Чанчунскіе лѣсоторговцы опредѣленно прелпочитаютъ его гиринскому. Провозная плата отъ Гирина до Чанчуня за куб. футъ на 5—6 копѣекъ менѣе, чѣмъ отъ Вейшахэ, но зато себѣстоимость лѣса въ Гиринѣ выше, чѣмъ на Восточной линіи: значительнымъ накладнымъ расходомъ на гиринскіе лѣсные матеріалы ложится стоимость зимняго гужевого подвоза къ мѣсту сплава, разборка плотовъ и вытаскиваніе ихъ на берегъ въ Гиринѣ, а также подвозка съ берега къ желѣзнодорожной станціи.

При этомъ лѣсопромышленники Гиринскаго лѣсного района не имѣютъ необходимости держаться за Чанчунскій рынокъ во что бы то ни стало. Десять лѣтъ тому назадъ Гиринскій рынокъ выпускалъ въ три раза большее количество лѣсныхъ матеріаловъ и большую часть ихъ направлялъ внизъ по Сунгари, размѣщая среди населенія присунгарійскихъ безлѣсныхъ районовъ.

Вывозъ на рынки Китая.

Лѣсныя богатства Внутренняго Китая почти истощены. Въ послѣдніе годы правительствомъ обращено вниманіе на сохраненіе остатковъ лѣсныхъ площадей и на лѣсонасажденіе. Между тѣмъ, потребность Китая въ лѣсныхъ матеріалахъ громадна и съ каждымъ годомъ увеличивается.

Примѣрная цѣнность ввезенныхъ въ Китай въ періодъ 1917—1919 годовъ лѣсныхъ матеріаловъ, древесной массы и издѣлій изъ дерева выражается въ золотыхъ рубляхъ слѣдующими цифрами:

1917 г.	8.858	тыс. рублей.
1918 г.	11.127	» »
1919 г.	12.272	» »

Изъ сопоставленія этихъ цифръ видно быстрое увеличеніе количества ввозимаго дерева. Принимая во вниманіе, что стоимость кубическаго фута лѣсныхъ матеріаловъ въ 1919 году колебалась между 70 копѣйками и рублемъ, приходится опредѣлить примѣрное количество ввезеннаго въ Китай въ 1919 г. лѣса въ 15—16 милліоновъ кубическихъ футовъ.

Наибольшее количество лѣсныхъ матеріаловъ было въ 1919 году ввезено въ Китай изъ Японіи (33%), Америки, Канады и Филиппинъ (31%), а также Гонконга, Макао, Индо-Китая и Сингапура (25%). Изъ Россіи было ввезено всего 5,5% и изъ Кореи—4%.

При этомъ Гонконгъ и другія страны юго-восточнаго побережья Азіи ввозили преимущественно дерево твердыхъ породъ. Америка—дерево мягкихъ породъ и древесную массу, Японія—почти равномѣрно всѣ виды лѣсныхъ матеріаловъ.

Въ 1920 году ввозъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ Америки въ Китай увеличился болѣе чѣмъ въ 2 раза, сравнительно съ 1919 годомъ. Общій ввозъ въ 1920 и 1921 годахъ также сильно возросъ.

Лѣтомъ 1921 года цѣны на лѣсъ въ китайскихъ портахъ упали крайне низко, и въ общемъ стояли даже ниже цѣнъ на соотвѣтствующіе матеріалы въ полосѣ отчужденія Кит. Вост. желѣзной дороги.

Къ осени 1921 года цѣны начали выравниваться, и въ октябрѣ кубическій футъ сосноваго и еловаго бруса, при сѣченіи 12×12 и 16×16 дюймовъ, стоилъ въ портахъ Китая 80—85 золотыхъ копѣекъ. При сѣченіи 18×18 и 24×24 дюйма, стоимость повышалась до 88—90 копѣекъ.

Нормальною длиною бруса считается 24—40 футовъ. Эти крупные размѣры лѣсныхъ сортиментовъ, имѣющіе большой спросъ въ портахъ Китая, являются, по мнѣнію чанчунскихъ лѣсоторговцевъ, однимъ изъ тормозовъ къ развитію широкихъ отправокъ лѣса въ Китай изъ Сѣверной Маньчжуріи. Такіе сортименты удобнѣе доставлять морскимъ путемъ изъ лѣсныхъ районовъ, прилегающихъ къ побережью.

Но, кромѣ этихъ сортиментовъ, для Китая требуется большое количество рудничныхъ стоекъ, шпалъ для желѣзныхъ дорогъ, различныхъ болѣе короткихъ сортиментовъ и древесной массы. Эти матеріалы Сѣверная Маньчжурія, казалось бы, могла давать Китаю, по крайней мѣрѣ для наиболѣе близкихъ къ Маньчжуріи сѣверныхъ провинцій его.

До настоящаго времени сѣверо-маньчжурскій лѣсъ шелъ, примѣрно, до Мукдена и Ляояна; Пекинъ-Мукденская дорога заказывала для себя шпалы въ Канадѣ, а другіе лѣсные матеріалы шли въ этотъ районъ изъ Кореи и Японіи. Теперь съ пониженіемъ тарифовъ на Кит. Вост. желѣзной дорогѣ, когда себѣстоимость въ Мукденѣ кубическаго фута лиственничной шпалы или стойки со станціи Якэши не будетъ превосходить 65—70 копѣекъ, лѣсопромышленность Сѣверной Маньчжуріи имѣетъ полную возможность завоевать этотъ рынокъ.

Лѣсъ, вывозимый въ китайскіе порты Циндао и Шанхай, можетъ направляться или черезъ Владивостокъ, или черезъ Дайренъ. Принимая во вниманіе, что въ эти порты лѣсъ можетъ отправляться преимущественно съ Восточной линіи и что разстояніе отъ центра Восточнаго района, станціи Вейшахэ, на 400 верстъ короче до Владивостока, чѣмъ до Дайрена,—ясно, что первому направленію приходится отдать предпочтеніе.

При отправленіи изъ Вейшахэ въ китайскіе порты стоимость перевозки кубическаго фута бруса выразится слѣдующими цифрами: тарифная плата до Владивостока, станціонные расходы и взвѣшиваніе—14 коп., перевалка во Владивостокѣ съ нагрузкой на пароходъ—8 коп., итого 22 коп. франко-бортъ парохода.

Существующій въ настоящее время фрахтъ за перевозку лѣса отъ Владивостока до Шанхая составляетъ 5—6 енъ за обмѣренную тонну, заключающую въ себѣ 27—28 кубич. футовъ древесины. При такомъ фрахтѣ стоимость перевозки кубическаго фута обойдется 18—20 коп.

Такимъ образомъ, стоимость перевозки кубическ. фута отъ Вейшахэ до Шанхая составляетъ около 40 коп., и разница между цѣнами за кубич. футъ лѣса въ портахъ и стоимостью перевозки для Вейшахэ колеблется между 30—50 коп., куда должна войти какъ себѣстоимость матеріала франко-станція, такъ и предпринимательская прибыль. Для станцій, расположенныхъ къ востоку отъ Вейшахэ, какъ Ханьдаохэцзы, Мацяохэ, эта разница увеличивается на 2—4 копѣйки.

Достигнуть удешевленія перевозки можно только пониженіемъ пароходнаго фрахта, или же установкой механическихъ приспособленій на Эгершельдѣ для удешевленія перевалки. Въ ближайшемъ будущемъ предполагается установить на Эгершельдѣ краны для погрузки лѣса, и тогда всѣ расходы, связанные съ перевалкой на пароходъ, будутъ составлять не болѣе 6 копѣекъ съ кубическаго фута.

Но Восточный районъ имѣетъ шансы на вывозъ въ порты Китая лишь крупныхъ, преимущественно кедровыхъ, сортиментовъ. При вывозѣ рудничныхъ стоекъ, чурокъ, древесной массы и другихъ мелкихъ сортиментовъ онъ встрѣтитъ могущественнаго конкурента въ лицѣ русскаго Дальняго Востока.

Площадь однихъ казенныхъ лѣсовъ въ Приморской и Амурской областяхъ, на Камчаткѣ и Сахалинѣ превосходитъ 870,000 кв. верстъ.

Въ 1921-мъ году сданы въ долгосрочное пользованіе, преимущественно японскому капиталу, большія лѣсныя площади вдоль Татарскаго пролива съ ежегодной выработкой болѣе 17 милліоновъ куб. футовъ лѣса. Кромѣ того, начались усиленныя рубки лѣса по побережью, вблизи Владивостока, въ ранѣе запретной полосѣ.

Здѣсь вырабатывается мелкій матеріалъ, по крайне дешовой цѣнѣ. За куб. футъ рудничныхъ стоекъ франко-бортъ парохода на побережьѣ платится 30 копѣекъ. Доставка этого матеріала въ порты Китая совершается также по крайне дешовому фрахту, такъ какъ лѣсъ берется обратными пароходами, подвозившими изъ портовъ уголь въ Японію. Фрахтъ исчисляется лишь изъ расчета уклоненія парохода отъ прямого пути и стоимости простоя, и составляетъ, примѣрно, половину нормальнаго фрахта. При такихъ условіяхъ Восточному району не по силамъ конкурировать съ Приморьемъ.

Заморскіе рынки.

Заморскими рынками, поглощающими значительныя количества лѣсныхъ матеріаловъ, являются: Японія, Австралія, Британская Индія, Южная Африка и, наконецъ, Европа.

По имѣющимся, далеко не полнымъ даннымъ, въ 1920 году въ страны, пользующіяся американскимъ и дальневосточнымъ лѣсомъ, было ввезено лѣсныхъ матеріаловъ въ круглыхъ цифрахъ на слѣдующія суммы:

Въ Китай	на	14.270	тыс.	зол.	рублей.
» Японію	»	23.000	»	»	»
» Британскую Индію	»	5.000	»	»	»
» Австралію	»	18.750	»	»	»
» Южную Африку	»	10.125	»	»	»

Такимъ образомъ, общая годовая емкость этого лѣсного рынка опредѣлялась не менѣе какъ въ 70 милліоновъ золотыхъ рублей. Слѣдовательно, на лѣсные рынки, питающіеся продуктами Тихоокеанскаго побережья, было вывезено въ 1920 году болѣе 75 милліоновъ кубическихъ футовъ лѣсныхъ матеріаловъ. Въ 1921-мъ году ввозъ лѣса въ эти страны значительно увеличился.

Главнѣйшими поставщиками лѣса на эти рынки являлись до настоящаго времени Америка, Японія и юго-восточное побережье Азіатскаго материка.

Но Японія уже значительно истощила свои лѣсныя богатства, и, хотя она ведетъ значительную торговлю лѣсомъ и ежегодно ввозитъ его въ Китай въ большихъ количествахъ, но сама нуждается въ привозномъ лѣсѣ. Изъ одной Америки въ 1920-мъ году было ввезено въ Японію болѣе 8 милліоновъ кубическихъ футовъ, а общая цѣнность ввезеннаго въ 1920-мъ году лѣса превысила 23 милліона золотыхъ рублей. За 10 мѣсяцевъ 1921-го года ввезено лѣса болѣе чѣмъ на 29 милліоновъ рублей. Экспортъ же лѣса изъ Японіи въ 1921-мъ году значительно упалъ, сравнительно съ предыдущими годами.

Вырубивши большую часть своихъ лѣсныхъ площадей, Японія ищетъ лѣсъ въ другихъ странахъ,—въ Кореѣ, Маньчжуріи и на русскомъ Дальнемъ Востокѣ. При этомъ Японія стремится не только получить необходимое ей самой количество лѣса, но и стать посредницей въ лѣсной торговлѣ русскаго Дальняго Востока и Маньчжуріи, съ одной стороны, и заморскими рынками,—съ другой. Требованія ея на маньчжурскій лѣсъ за послѣднее время сильно возросли, и въ то время какъ въ 1920-мъ году поступленіе лѣса изъ Маньчжуріи составляло всего 4% общаго ввоза, въ первое полугодіе 1921-го года оно достигло 16%.

Такимъ образомъ, Японія сама по себѣ не представитъ для Сѣверной Маньчжуріи сильнаго конкурента на лѣсныхъ заморскихъ и Китайскомъ рынкахъ, но, при энергіи японцевъ, они будутъ конкурировать лѣсными матеріалами Кореи, а особенно Приморья и Камчатки. Русскій Дальній Востокъ при правильной эксплоатаціи, не истощаясь, можетъ насытить своими матеріалами всѣ вышеуказанные рынки. Вслѣдствіе близости лѣсныхъ площадей къ морю, вывозъ ихъ на рынки обходится значительно дешевле вывоза Маньчжурскаго лѣса, и конкуренція будетъ крайне трудна. Близкое истощеніе корейскихъ лѣсныхъ пространствъ, дающихъ въ настоящее время 25—30 милліоновъ кубическихъ футовъ лѣса въ годъ, и удобства эксплоатаціи лѣсовъ русскаго Дальняго Востока и побуждаетъ Японію добиваться полученія лѣсныхъ концессій на русской территоріи. Лишь неустойчивость политической обстановки препятствуетъ развертыванію ихъ предпріимчивости въ болѣе широкомъ масштабѣ.

Наиболѣе крупнымъ поставщикомъ лѣса на востокѣ является Америка съ Филиппинами и Канада. Въ настоящее время Америка выбросила на Дальневосточный рынокъ громадныя заготовки по крайне низкой цѣнѣ. Но и въ Америкѣ начинаютъ высказываться опасенія за истребленіе лѣсовъ, по крайней мѣрѣ въ наиболѣе доступныхъ и удобныхъ для вывоза приморскихъ районахъ. Прибрежныя американскія концессіи вырабатываются на истощеніе, и еще до Великой войны крупнѣйшія американскія лѣсо-экспортныя фирмы находили необходимымъ завязывать сношенія съ Приморьемъ. Видимо, въ Америкѣ назрѣваетъ изданіе запретительныхъ законовъ, которые въ нѣсколько разъ уменьшатъ количество экспортируемаго оттуда лѣса. Этимъ ослабленіемъ конкуренціи и неизбѣжнымъ повышеніемъ цѣнъ на лѣсъ должны воспользоваться лѣсопромышленники Сѣверной Маньчжуріи для завоеванія хотя бы части ближайшихъ заморскихъ рынковъ. Нѣтъ сомнѣнія, что съ расширеніемъ эксплоатаціи лѣсовъ русскаго Дальневосточнаго побережья борьба за завоеваніе рынковъ станетъ крайне трудна.

Въ настоящее время Сѣверная Маньчжурія вывозитъ лѣсъ только на одинъ изъ заморскихъ рынковъ—въ Японію. Тамъ существуетъ большой спросъ на осиновыя чурки для выдѣлки спичекъ. Идутъ онѣ исключительно изъ Восточнаго района, съ лѣсного участка, ближайшаго къ Харбину, преимущественно со станцій Маоэршань, разъѣзда Новый, Уцзими и Имяньпо. Сильнымъ конкурентомъ Маньчжуріи въ доставкѣ этого матеріала является Приморье, которая за послѣдніе годы максимальное количество вывезла въ 1919 году—болѣе 3 милліоновъ кубическихъ футовъ. Кромѣ того, Японія требуетъ различные строительные сортименты лѣса, а также древесную массу, которой въ 1921-мъ году было потреблено 5,4 милліона пудовъ. Подавляющее количество строительныхъ матеріаловъ за послѣдніе годы ввозилось изъ Америки.

Цѣны на лѣсные матеріалы по всему Азіатскому побережью Тихаго океана, въ Японіи и даже въ Австраліи разнятся незначительно и близки къ ранѣе указаннымъ для портовъ Китая.

Слѣдующій крупный рынокъ—австралійскій, ввезшій въ 1919 году болѣе 15 милліоновъ кубическихъ футовъ лѣсныхъ матеріаловъ. Изъ маньчжурскихъ породъ тамъ могутъ найти сбытъ кедръ, ель, лиственница, осина, дубъ и орѣхъ. Нормальные требующіеся отъ экспортнаго бруса размѣры—3 сажени × 8 вершковъ, то-есть матеріалъ вполнѣ удобный для перевозки по желѣзной дорогѣ.

Большой спросъ существуетъ на вчернѣ обдѣланные брусья для распиловки на дощечки различныхъ размѣровъ для укупорочныхъ ящиковъ подъ разные товары. Отправка уже готовыхъ досокъ менѣе желательна, такъ какъ послѣднія, если не высушены вполнѣ, не выдерживаютъ перевозки подъ тропиками.

Фрахтъ парохода отъ Владивостока до портовъ Австраліи—30—40 копѣекъ за кубическій футъ, то-есть при отправкахъ съ Восточной линіи тарифъ, перевалка во Владивостокѣ и фрахтъ съ одного кубическаго фута обойдется въ 50—60 копѣекъ.

До настоящаго времени экспорта изъ Сѣверной Маньчжуріи въ Австралію не было совершенно. Въ текущемъ году крупная лѣсопромышленная фирма бр. Поповыхъ, имѣющая концессію вблизи ст. Мацяохэ, вступила въ переговоры съ Австралійской акціонерной компаніей объ отправкѣ туда лѣсныхъ матеріаловъ. Первую партію ихъ, въ количествѣ около 600 тысячъ куб.

футовъ, предположено было отправить въ теченіе 1921-го года, но отправка затормозилась переговорами о размѣрахъ фрахта. Этой же фирмой, въ видѣ опыта, отправлено нѣсколько вагоновъ строительныхъ матеріаловъ въ китайскіе порты.

Кромѣ этихъ рынковъ, есть еще рынокъ Западной Европы, и попытки завязать сношенія съ нею, въ частности съ Англіей, дѣлались крупными концессіонерами полосы отчужденія.

Емкость этого рынка велика и цѣны его высоки, но требованія, предъявляемыя имъ, чудовищны. Третій сортъ экспортныхъ досокъ для Англіи выше мѣстнаго перваго сорта. Этотъ третій сортъ соотвѣтствуетъ такъ-называемому «торговому» сорту, идущему въ порты Китая. Лѣсъ же, разсчитанный на мѣстный рынокъ, для экспорта въ Европу совершенно не пригоденъ, и его возможно вывозить въ порты Китая, въ качествѣ сорта «ниже торговаго».

Себѣстоимость «экспортнаго» лѣса значительно больше себѣстоимости обыкновеннаго. Прежде всего лѣсопромышленнику необходимо отобрать «экспортныя» бревна. Распиловка этихъ бревенъ, въ виду высокихъ требованій, предъявляемыхъ къ экспортному лѣсу, и необходимости обрѣзать кромки полуобрѣзанныхъ досокъ,—обходится дороже. Изъ полученнаго пиленаго лѣса лишь 55% пригодно для экспорта въ Западную Европу, остальные 45% представляютъ собою лѣсъ нѣсколько высшаго качества, чѣмъ требуется для мѣстнаго рынка, и пригодный для вывоза въ порты Китая, въ качествѣ «торговаго» сорта.

При сортировкѣ матеріала обнаруживается нѣкоторое несоотвѣтствіе его съ контрактами,—трещины на концахъ, скопленіе сучьевъ, или просто лишній сучокъ, могущій понизить сортъ доски. Приходится у многихъ досокъ отпиливать концы съ такимъ расчетомъ, чтобы вышла вполнѣ контрактная доска, и при этомъ безвозвратно теряется 15—20% матеріала.

Нагрузка экспортныхъ досокъ также обходится дороже, чѣмъ обыкновенныхъ, такъ какъ требуетъ особой тщательности, покрышки досокъ и помѣщенія прокладокъ.

Такимъ образомъ, экспортный матеріалъ является значительно болѣе дорогимъ, чѣмъ обыкновенный. Поэтому лѣсопромышленнику имѣетъ смыслъ его заготовлять только въ случаѣ полученія большей прибыли на каждомъ кубическомъ футѣ, такъ какъ, въ концѣ-концовъ, не болѣе 10% распиливаемаго лѣса пригодно для экспорта въ Западную Европу. Остальные же 90% разнороднаго матеріала ему надо пристроить частью на мѣстный рынокъ, частью во Внутренній Китай.

Но самымъ острымъ вопросомъ, тормозящимъ экспортъ лѣса какъ въ Европу, такъ и вообще на внѣшніе рынки, является отсутствіе стандарта для вывозного лѣса,—точныхъ, строго опредѣленныхъ требованій, которымъ лѣсъ долженъ удовлетворять. При этомъ, если бы заказчики крупныхъ партій производили браковку на станціяхъ отправленія, то забраковка части матеріала не наносила бы крупнаго ущерба лѣсопромышленнику. Въ настоящее время иностранные предприниматели настаиваютъ на пріемкѣ матеріаловъ въ порту у борта парохода, а при такихъ условіяхъ забраковка части матеріала изъ-за отсутствія стандарта наноситъ крупные убытки лѣсопромышленнику, заставляя его забракованный матеріалъ спускать въ порту за безцѣнокъ.

Перспективы вывоза Маньчжурскаго лѣса.

Сѣверо-маньчжурскій лѣсъ, по своимъ качествамъ, имѣетъ всѣ шансы на проникновеніе въ болѣе широкихъ размѣрахъ на заграничные рынки. Лѣсъ Восточнаго района можетъ получить широкій доступъ на Южно-Маньчжурскій, Китайскій, Японскій, Австралійскій и даже Европейскій рынки. Лиственничный лѣсъ Хинганскаго района можетъ найти хорошій сбытъ на рынкахъ Чанчуня и Сѣвернаго Китая.

Но для успѣшнаго вывоза необходимо, прежде всего, ознакомленіе Маньчжурскихъ лѣсопромышленниковъ съ требованіями и условіями рынковъ. До настоящаго времени для лѣсопромышленника выгоднѣе всего было сдавать свои матеріалы желѣзной дорогѣ: не надо было никакихъ хлопотъ, никакихъ перевозокъ, и цѣны на мѣстѣ заготовки платились обыкновенно не ниже, чѣмъ на отдаленномъ рынкѣ. Послѣ желѣзной дороги наиболѣе выгодной являлась поставка на невзыскательный мѣстный рынокъ, цѣны на которомъ мало чѣмъ отличались отъ цѣнъ на заграничныхъ рынкахъ. Въ настоящее время, въ виду сокращенія заказовъ желѣзной дороги и малой емкости мѣстнаго рынка, лѣсопромышленники волей-неволей должны обратить вниманіе на рынки внѣ Сѣверной Маньчжуріи.

Для успѣшной торговли съ заграницей, необходимо установленіе опредѣленнаго стандарта на различные сорта экспортируемыхъ лѣсныхъ матеріаловъ. Только въ этомъ случаѣ экспортеръ можетъ спокойно отправлять лѣсъ въ порты, будучи увѣренъ, что его матеріалъ отвѣчаетъ требованіямъ покупателя, и не будетъ забракованъ, что вынудило бы его сбывать бракъ за безцѣнокъ.

Китайская Восточная желѣзная дорога въ пониженіи тарифовъ на перевозку лѣса дошла до предѣловъ возможнаго, и дальнѣйшее пониженіе заставило бы ее возить лѣсъ въ убытокъ себѣ. Для дальнѣйшаго сокращенія расходовъ по перевозкѣ на очереди стоитъ улучшеніе условій храненія и перевалки экспортныхъ лѣсныхъ грузовъ на Эгершельдѣ, во Владивостокскомъ порту. Дорога предполагаетъ установить приспособленія для механической перегрузки крупныхъ лѣсныхъ сортиментовъ изъ вагоновъ на пароходы, что дастъ дальнѣйшее пониженіе стоимости перевалки. Проведеніе въ жизнь соотвѣтствующихъ мѣропріятій уже начато.

Громадное значеніе для развитія внѣшней торговли лѣсомъ будетъ имѣть разрѣшеніе вопросовъ кредитованія лѣсопромышленниковъ и полученія ссудъ подъ дубликаты.

Наконецъ, необходимо принимать во вниманіе то обстоятельство, что при развитіи заграничной торговли только небольшая часть вырубленнаго строительнаго лѣса пойдетъ въ экспортъ. Изъ уже выбранныхъ экспортныхъ бревенъ при дальнѣйшей обработкѣ болѣе 55% отходитъ въ видѣ менѣе цѣннаго матеріала, или въ видѣ отбросовъ.

Послѣднее обстоятельство имѣетъ крайне важное практическое значеніе. Экспортъ сѣверо-маньчжурскаго лѣса на Западно-европейскіе рынки можетъ принять регулярный характеръ лишь въ томъ случаѣ, если онъ будетъ соединенъ съ экспортомъ на Дальневосточный рынокъ, съ менѣе строгимъ стандартомъ. Кромѣ того, въ полосѣ Китайской Восточной желѣзной дороги должны быть созданы фабрики и заводы для утилизаціи тѣхъ отбросовъ, которые получаются при выработкѣ экспортнаго лѣса. Только въ этомъ случаѣ весь срубленный лѣсъ получитъ соотвѣтствующее примѣненіе: онъ распредѣлится между Западно-европейскимъ, Дальневосточнымъ и мѣстнымъ рынками, а оставшіеся послѣ этого негодные матеріалы пойдутъ на заводы для переработки въ бумагу и другіе продукты.

До созданія же такихъ заводовъ трудно ожидать широкаго развитія сбыта за границу.

* * *

XI.

ОСТАЛЬНЫЕ ВИДЫ ДОБЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Ископаемыя богатства Сѣверной Маньчжуріи.

Добыча ископаемыхъ и ихъ обработка въ Сѣверной Маньчжуріи находится въ зачаточномъ состояніи.

Вслѣдствіе малой населенности страны и слабаго развитія промышленности, спросъ на ископаемыя крайне слабъ, и широкая разработка ихъ является вопросомъ будущаго.

До настоящаго времени Сѣверная Маньчжурія не обслѣдована въ достаточной степени въ этомъ направленіи, данныя производившихся развѣдокъ не сведены въ одно цѣлое, и составленіе геологическаго обзора страны представляетъ одну изъ насущнѣйшихъ задачъ, къ осуществленію которой, безъ сомнѣнія, Управленіе Китайской Восточной желѣзной дороги не преминетъ принять мѣры.

Поэтому въ предстоящей главѣ будутъ кратко очерчены условія добычи лишь тѣхъ ископаемыхъ, которыя имѣютъ наибольшее значеніе въ экономикѣ Сѣверной Маньчжуріи въ настоящее время.

Въ Сѣверной Маньчжуріи есть залежи каменнаго угля, желѣза, золота. Имѣются свѣдѣнія о наличіи серебряно-свинцовыхъ, мѣдныхъ и другихъ рудъ, но богатства эти почти совершенно не разрабатываются.

Значеніе каменнаго угля для страны.

Въ хозяйственной жизни Сѣверной Маньчжуріи изъ ископаемыхъ наибольшее значеніе имѣетъ каменный уголь.

Главнѣйшимъ потребителемъ его является Китайская Восточная желѣзная дорога. Въ 1921 году по желѣзной дорогѣ перевезено для ея нуждъ и для частнаго рынка около 31 милліона пудовъ каменнаго угля. Изъ этого количества болѣе двухъ третей—22 милліона—для нуждъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Указанное количество угля—31 миллионъ пудовъ—составляетъ большую часть всего угля, потребляемаго въ Сѣверной Маньчжуріи. Не попадаетъ на желѣзную дорогу лишь небольшое количество чжалайнорскаго угля, вывозимое съ копей гужомъ, да выработки другихъ угольныхъ мѣсторожденій, работающихъ кустарнымъ способомъ и вырабатывающихъ въ общей сложности не болѣе 3—4 милліоновъ пудовъ.

Такимъ образомъ, общее потребленіе въ 1921 году каменнаго угля въ Сѣверной Маньчжуріи исчисляется въ 34—35 милліоновъ пудовъ. За послѣднія пять лѣтъ перевозки каменнаго угля по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ выражаются слѣдующими цифрами, считая округленно, въ тысячахъ пудовъ:

1917 г. . .	28 378	1919 г. . .	27.087
1918 » . .	23.122	1920 » . .	34.797
1921 г. . .	30.850.		

Изъ этихъ погодныхъ перевозокъ около двухъ третей составляли перевозки по служебному тарифу для нуждъ самой дороги. Для частнаго рынка ежегодно перевозилось отъ $6^{1}/_{2}$ до $9^{1}/_{2}$ милліоновъ пудовъ.

Десять лѣтъ тому назадъ потребленіе каменнаго угля въ Маньчжуріи было крайне незначительно. Желѣзная дорога работала почти исключительно на дровахъ, и еще въ 1913 году ею потреблялось всего около 7 милліоновъ пудовъ мѣстнаго угля чжалайнорскихъ копей. Ввозъ заграничныхъ углей, исключительно для нуждъ частнаго рынка, въ 1907—1908 годахъ исчислялся лишь сотнями тысячъ пудовъ, а въ 1911—1912 гг. не превышалъ 4—5 милліоновъ пудовъ.

Съ началомъ великой войны увеличившаяся потребность въ топливѣ на Китайской Восточной жел. дор. и трудность быстраго расширенія выработки дровъ на лѣсныхъ концессіяхъ въ полосѣ отчужденія вызвали со стороны желѣзной дороги требованіе на привозной уголь. Преимущества отопленія минеральнымъ топливомъ оказались настолько значительными, что разъ утвердившійся на желѣзной дорогѣ привозной уголь уже не уступалъ своего положенія, и ввозъ его для желѣзной дороги и частнаго рынка съ 5—7 милліоновъ пудовъ въ 1913—1914 гг. возросъ до 14 съ лишнимъ милліоновъ пудовъ въ 1920 году. Дальнѣйшія сокращенія потребности въ топливѣ на Китайской Восточной жел. дор. обычно не уменьшали потребленія каменнаго угля, а производились за счетъ сокращенія количества потребляемыхъ дровъ. За послѣдніе годы дрова и каменный уголь играютъ въ хозяйствѣ дороги почти одинаковую роль, по количеству расходуемыхъ тепловыхъ единицъ.

Это возросшее значеніе каменнаго угля въ ближайшемъ будущемъ должно увеличиться еще больше. Какъ неоднократно отмѣчалось въ предыдущей главѣ, лѣса Сѣверной Маньчжуріи, въ наиболѣе доступныхъ для эксплоататаціи районахъ, сильно разрѣжены. Они отошли на значительное разстояніе отъ магистрали, что увеличило цѣну дровъ съ 17—20 рублей за кубическую сажень въ 1908 году до 40—45 рублей въ 1921 году. Дорога уже стала на путь замѣны древеснаго топлива—минеральнымъ.

Перевозки каменнаго угля для частнаго рынка также неуклонно растутъ: среднія годовыя перевозки за пятилѣтіе 1912—1916 гг. выражаются цифрой 7,2 милліоновъ пудовъ, за пятилѣтіе же 1917—1921 гг.—цифрой 8,1 милліоновъ пудовъ.

Сорта угля, потребляемаго въ Сѣверной Маньчжуріи.

Изъ важнѣйшихъ мѣсторожденій угля въ Сѣверной Маньчжуріи необходимо отмѣтить: Чжалайноръ — вблизи ст. Маньчжурія, районъ по р. Ганьхэ — въ 60 верстахъ отъ рѣки Нонни, районъ въ 90 верстахъ къ сѣверу отъ станціи Мацяохэ, мѣсторожденіе вблизи пристани Таланьхэ въ нижнемъ теченіи рѣки Сунгари и копи вблизи ст. Бухай, южной линіи. Кромѣ того, въ Сѣверную Маньчжурію ввозится уголь: изъ Южной Маньчжуріи — съ Фушунскихъ копей — вблизи Мукдена, изъ Приморья — съ копей Сучанскихъ и Зыбунныхъ, изъ Сибири — съ копей Харанорскихъ, Черновскихъ и даже Черемховскихъ.

Сравнительныя качества различныхъ видовъ углей, потребляемыхъ въ Сѣверной Маньчжуріи, видны изъ слѣдующей таблицы:

НАИМЕНОВАНІЕ УГЛЯ.	Средній эквивалентъ: 1 куб. саж. дровъ соотвѣтствуетъ пудамъ.	Средняя испарительная способность.	Теплотворная способность въ калоріяхъ.
1) Чжалайнорскій бурый уголь	265	2,90	4.829
2) Фушунскій каменный уголь	150	5,00	6.230
3) Сучанскій каменный уголь	123	6,25	6.570
4) Каменный уголь копей Бари (Мацяохэ)	110	7,18	7.114
5) Уголь Угловскихъ копей	187	4,00	4.560
6) » Зыбунныхъ »	198	3,85	4.207
7) » Черновскихъ »	238	3,27	6 080
8) » Харанорскихъ копей	271	2,83	6.259
9) » Черемховскихъ копей	138	5,56	6.190

Изъ углей мѣстнаго происхожденія широкое распространеніе имѣетъ лишь уголь чжалайнорскій. Другія сѣверо-маньчжурскія угольныя мѣсторожденія разрабатываются пока только кустарнымъ способомъ и почти никакого значенія въ хозяйственной жизни страны не имѣютъ.

Чжалайнорскій уголь представляетъ собой одинъ изъ низкихъ видовъ бурыхъ углей. Онъ отличается не только низкой теплотворностью, но и плохою сохраняемостью: при храненіи на воздухѣ онъ быстро вывѣтривается, теряетъ часть углерода и разсыпается въ пыль, которая при топкѣ паровоза вылетаетъ въ трубу, не сгорая.

Слѣдующее мѣсто послѣ чжалайнорскаго угля, по распространенію въ краѣ, занимаетъ японскій уголь — съ Фушунскихъ копей. Это уголь каменный, несравненно превосходящій по своимъ качествамъ чжалайнорскій, и онъ постепенно утверждается въ Сѣверной Маньчжуріи, вытѣсняя своихъ конкурентовъ.

Нѣкоторое значеніе имѣетъ также сучанскій каменный уголь, изъ Приморской области, — съ копей, расположенныхъ близъ Владивостока. Это уголь высокаго достоинства, но вывозится его въ Сѣверную Маньчжурію сравнительно незначительное количество, особенно за послѣдніе годы.

Одной изъ причинъ малаго ввоза его является недостаточная выработка углей въ Приморьѣ. Выработки этой не хватаетъ даже для удовлетворенія потребностей Приморья.

Годовая потребность въ минеральномъ топливѣ для Уссурійской желѣзной дороги, а также для отопленія казенныхъ учрежденій, частныхъ промышленныхъ предпріятій, казенныхъ и частныхъ помѣщеній во Владивостокѣ и въ краѣ исчисляется въ 48 милліоновъ пудовъ.

Между тѣмъ, годовая добыча угля за 1919—1920 гг. въ Уссурійскомъ горномъ округѣ и на Сучанскихъ казенныхъ копяхъ выражается, въ тысячахъ пудовъ, слѣдующими цифрами:

ГОДЫ.	Бурый уголь.	Каменный уголь.	Всего.
1916	13.711	22.551	36.262
1917	13.198	24.064	37.262
1918	15.980	16.322	32.302
1919	17.162	12.411	29.573
1920	17.684	11.470	29.154

Добыча въ 1921 г. опредѣляется, примѣрно, въ 25½ милліоновъ пудовъ.

Изъ этихъ цифръ видно, что добыча угля за послѣдніе годы уменьшилась на 7—10 милл. пудовъ, при чемъ это паденіе выработки объясняется уменьшеніемъ добычи именно лучшихъ—сучанскихъ углей. Съ 16,5 милл. пуд. въ 1916 году и 17,9—въ 1917 г. она упала до 7,4 милліоновъ въ 1919 и до 7,2—въ 1920 году.

Такимъ образомъ, Приморье, при потребности въ 48 милл. пуд. угля, вырабатываетъ въ годъ, въ среднемъ за 6 лѣтъ, всего около 32 милл. п. Слѣдовательно, ему недостаетъ около 16 милліоновъ пудовъ. Недостатокъ этотъ пополняется отчасти ввозомъ заграничнаго угля, въ количествѣ до 5 милліоновъ пудовъ въ годъ, отчасти же—дровами. Но замѣна угля дровами встрѣчаетъ то же затрудненіе, что и въ Сѣверной Маньчжуріи,—лѣса въ настоящее время отошли на значительное разстояніе отъ желѣзной дороги и сплавныхъ рѣкъ, что удорожаетъ стоимость дровъ.

Ясно, что при такихъ условіяхъ, даже при усиленіи производительности Сучанскихъ копей, въ ближайшее время трудно разсчитывать на широкое проникновеніе сучанскаго угля въ Сѣверную Маньчжурію.

Въ небольшихъ же количествахъ сучанскій уголь съ успѣхомъ можетъ поступать даже на харбинскій рынокъ. При продажной цѣнѣ на мѣстѣ въ Сучанѣ въ 21 копѣйку, стоимости провоза отъ ст. Кангаузъ до Харбина съ дополнительными сборами въ 9,5 коп. и 1 копѣйкѣ китайской пошлины, себѣстоимость пуда сучанскаго угля въ Харбинѣ опредѣлится въ 31,5 коп. Между тѣмъ, рыночная стоимость худшаго по качеству фушунскаго угля въ Харбинѣ колеблется между 32 и 37 копѣйками. Въ дѣйствительности, въ текущемъ 1922 году наблюдается нѣкоторый притокъ сучанскаго угля на харбинскій рынокъ, гдѣ онъ въ февралѣ мѣсяцѣ продавался по 34 копѣйки за пудъ.

Что касается фушунскаго каменнаго угля, то въ настоящее время онъ занимаетъ въ Сѣверной Маньчжуріи твердое положеніе.

До 1908 года японскій каменный уголь не примѣнялся въ Сѣверной Маньчжуріи. Въ этомъ году японцами начали дѣлаться первыя попытки наладить сбытъ въ Харбинъ каменнаго угля, добываемаго ими на Фушунскихъ копяхъ. На первыхъ порахъ дѣло это шло очень туго, такъ какъ Харбинъ привыкъ къ дровяному отопленію, которое къ тому же обходилось тогда недорого. Японцы прибѣгли къ широкому рекламированію фушунскаго угля, привлекли въ качествѣ посредниковъ нѣкоторыхъ русскихъ коммерсантовъ, и уже въ 1909 году имъ удалось сбыть въ Харбинѣ до 900 тыс. пуд. фушунскаго угля.

Затѣмъ, этотъ уголь сталъ быстро внѣдряться въ Сѣверную Маньчжурію, и въ 1912 году въ Харбинъ и его окрестности было ввезено фушунскаго угля около 5 милліоновъ пудовъ. Всѣ промышленныя заведенія перешли съ дровяного на каменноугольное отопленіе, и уголь сталъ покупаться даже пароходами, крейсирующими по Сунгари.

Но Китайская Восточная желѣзная дорога до великой войны пользовалась исключительно дровами, чжалайнорскимъ и приморскими углями. Въ 1915 году, вслѣдствіе увеличившейся потребности въ топливѣ изъ-за возросшихъ перевозокъ, въ первый разъ было поставлено на Кит. Вост. жел. дор. 20 тыс. пуд. фушунскаго угля, а въ 1916 году поставка уже повысилась до 4 милліоновъ пудовъ. Съ тѣхъ поръ количество фушунскаго угля, поставляемаго на желѣзную дорогу, неуклонно повышалось и въ 1920 году достигло почти 8 милл. пудовъ.

Въ 1917—1921 гг. количество поставляемаго дорогѣ фушунскаго угля составляло по вѣсу половину чжалайнорскаго, а, при приведеніи къ одному знаменателю по теплотворности, количества того и другого видовъ угля оказываются почти равными.

Общее количество ввезеннаго въ Сѣверную Маньчжурію фушунскаго каменнаго угля за послѣднія пять лѣтъ выражается въ тысячахъ пудовъ слѣдующими цифрами:

1917 г.	10.984	1919 г.	9.915
1918 г.	8.649	1920 г.	14.346
1921 г.	13.192.		

Уменьшеніе цифры ввоза въ 1921 году, сравнительно съ 1920 г., объясняется меньшей поставкой на желѣзную дорогу, вслѣдствіе наличія большихъ запасовъ топлива, накопленныхъ за предшествующіе годы, и экономіи въ расходованіи его, достигнутой въ 1921 году.

Количество другихъ углей, ввозимыхъ въ Маньчжурію, совершенно ничтожно. Ввозъ ихъ изъ Забайкалья имѣетъ мало шансовъ на широкое развитіе. Угли Харанорскихъ и Черновскихъ копей принадлежатъ къ бурымъ углямъ и по своему качеству мало чѣмъ отличаются отъ угля чжалайнорскаго.

Каменный уголь Черемховскихъ копей не уступаетъ фушунскому углю, но копи эти расположены слишкомъ далеко отъ Маньчжуріи, чтобы выдержать конкуренцію съ другимъ углемъ.

Все же съ открытіемъ сообщенія съ Забайкальемъ замѣчается ввозъ оттуда каменнаго угля, составившій въ 1921 году 719 тысячъ пудовъ. За первые мѣсяцы 1922 года ввозъ этотъ значительно увеличился: такъ, въ январѣ этого года ввезено изъ Забайкалья около 400 тыс. пудовъ, а въ февралѣ—болѣе 300 тыс. пудовъ. Однако, такое усиленіе ввоза является совершенно ненормальнымъ и можетъ быть объяснено лишь крайнимъ обезцѣненіемъ труда въ Забайкальѣ. Только при оплатѣ рабочаго дня нѣсколькими золотыми копѣйками, забайкальскій уголь можетъ на ст. Маньчжурія конкурировать съ чжалайнорскимъ.

Чжалайнорское мѣсторожденіе.

Единственнымъ въ Сѣверной Маньчжуріи мѣсторожденіемъ угля, разрабатываемымъ въ широкихъ размѣрахъ, являются принадлежащія Китайской Восточной желѣзной дорогѣ чжалайнорскія копи.

Копи эти находятся на западной вѣткѣ, вблизи станціи Чжалайноръ, расположенной въ 27 верстахъ отъ ст. Маньчжурія.

Чжалайноръ состоитъ изъ трехъ самостоятельно разрабатывающихся копей,—Бронниково, раньше именовавшагося 1-й копью, копи Находка и 2-й копи.

Въ 1901 году развѣдки инженера Бронникова обнаружили въ 4 верстахъ къ западу отъ ст. Чжалайноръ пластъ бураго угля, средней мощностью около 3 саженей. На основаніи этихъ развѣдокъ и было приступлено въ 1904 году къ разработкѣ «копи Бронниково», расположенной у главной линіи Кит. Вост. жел. дор. къ югу отъ нея. Разработка здѣсь производилась преимущественно рядомъ неглубокихъ шахтъ.

Увеличеніе потребности дороги во время русско-японской войны и опасеніе потерять Янтайскія копи заставило въ 1905 году начать новыя развѣдки, прослѣживая угольный пластъ буровыми скважинами къ югу отъ копи Бронниково.

Въ результатѣ этихъ обслѣдованій была открыта «Вторая копь», расположенная въ шести верстахъ къ югу отъ первой. Эксплоатаціи значительныхъ запасовъ угля, расположенныхъ между этими копями и притомъ залегающихъ на незначительной глубинѣ, въ то время препятствовала рѣчка «Мутный протокъ», соединяющая озеро Далай-норъ съ рѣкою Аргунью. Только съ отведеніемъ впослѣдствіи Мутнаго протока возможно было приступить къ разработкѣ угля въ этомъ районѣ.

Въ 1908 году подземный пожаръ на копи Бронниково вынудилъ прекратить добычу угля изъ шахтъ №№ 5 и 6 въ то время, какъ шахта № 9 находилась еще въ состояніи лишь подготовительныхъ работъ. Опасеніе, что западный участокъ Кит. Вост. ж. д. можетъ попасть въ тяжелое положеніе изъ-за недостатка топлива, побудилъ приступить къ развѣдкамъ къ сѣверу отъ желѣзной дороги. Здѣсь былъ обнаруженъ пластъ въ условіяхъ, допускающихъ способъ открытыхъ работъ, и начала разрабатываться копь «Находка», дающая открытый уголь и до настоящаго времени.

Развѣдки послѣдующихъ годовъ прослѣдили пластъ угля непрерывно на 25 верстъ по простиранію. Въ центральной части, между копями «Находка» и «Второй», средняя мощность главнаго пласта опредѣлена въ 3,5 сажени. Къ сѣверу отъ копи «Находка» мощность пласта падаетъ до 2 саженъ, а къ югу отъ «Второй» копи пластъ простирается до самаго озера Далай-норъ со средней мощностью въ 1,5 сажени.

Къ востоку отъ копи Бронниково, между рѣкой Мутный протокъ и ст. Чжалайноръ, обнаружены два довольно ясно выраженныхъ пласта, отдѣленные толщей сланцевъ въ 3—4 сажени. Верхній изъ этихъ, мѣстами сливающихся пластовъ,—мощностью до 4 саженъ, нижній—до пяти.

Извѣстнымъ геологомъ, знатокомъ Маньчжуріи, Э. Э. Анертомъ весь запасъ бураго угля въ обслѣдованныхъ районахъ опредѣляется въ 1.440 милліоновъ пудовъ. Изъ этого числа должны быть вычтены 200 — 250 милліоновъ пудовъ, выработанныхъ на Чжалайнорскихъ копяхъ со времени ихъ открытія.

Съ 1904 по 1909 годы разработка чжалайнорскаго угля производилась хозяйственнымъ способомъ на копяхъ «Бронниково» и «Второй». Затѣмъ, въ 1907 году «Вторая» копь, за отсутствіемъ большой потребности въ углѣ, была закрыта.

Въ 1909 году было рѣшено перейти къ болѣе дешовой «открытой» разработкѣ угля на копи «Находка», и передать эксплоатацію копей подрядчику. Окончательно эта копь была передана подрядчикамъ гг. Скидельскому и Бочарову на условіяхъ сдачи угля дорогѣ по 2,5 коп. за пудъ.

Открытая разработка копи «Находка» обезпечивала Кит. Вост. ж. д. дешовымъ углемъ всего на 6—7 лѣтъ. Поэтому, дальнѣйшія развѣдки района Чжалайнорскихъ копей были направлены къ тому, чтобы отыскать такіе выходы пластовъ угля на поверхность, которые позволили бы примѣнить и въ другихъ пунктахъ «открытую» разработку. Однако, развѣдки эти не дали благопріятныхъ результатовъ, и на всей развѣданной территоріи Чжалайнорскаго мѣсторожденія не удалось обнаружить выходовъ пластовъ, аналогичныхъ существующему на копи «Находка».

Принимая же во вниманіе, что «открытыя» работы выгодны исключительно своей дешевизной, и что, при равной стоимости работъ, подземныя работы имѣютъ преимущества большей обезпеченности отъ обваловъ и затопленій и болѣе легкой возможности расширенія выработки угля, естественно пришлось остановиться въ другихъ пунктахъ Чжалайнора на подземныхъ работахъ.

Лишь съ отводомъ рѣки Мутный протокъ возможно было начать «открытыя» работы въ районѣ между «Первой» и «Второй» копями.

Въ послѣднее время на Чжалайнорскихъ копяхъ разработки производятся торговымъ домомъ «наслѣдники Л. Ш. Скидельскаго» въ слѣдующихъ пунктахъ: на копи «Находка» какъ «открытыми» работами, такъ и подземными— шахтой № 10, десятисаженной глубины; на копи «Бронниково» — шахтой № 9, въ 32 сажени глубины, и къ югу отъ послѣдней въ районѣ «Старый Мутный протокъ»—открытыми работами.

Кромѣ того, въ прошломъ 1921 году дорога начала разработку угля «открытыми» работами еще далѣе къ югу, въ районѣ «Старый Мутный протокъ».

До 1914 года включительно годовая выработка колебалась въ предѣлахъ 6—9 милліоновъ пудовъ. Съ 1915 года она начала повышаться и къ 1920 году превысила 18 милліоновъ.

Вывозъ чжалайнорскаго угля по желѣзной дорогѣ, какъ по служебному тарифу, такъ и для нуждъ частнаго рынка, выражается за послѣднія 5 лѣтъ, въ тысячахъ пудовъ, слѣдующими цифрами:

1917 г. — 14.340 1919 г. — 14.357
1918 г. — 10.169 1920 г. — 18.936
1921 г. — 14.089.

Изъ этихъ перевозокъ отправки угля со станціи Чжалайноръ для частнаго рынка были незначительны, а именно:

1917 г. — 2.134 1919 г. — 1.023
1918 г. — 1.054 1920 г. — 1.244
1921 г. — 463.

Уменьшеніе вывоза на частный рынокъ объясняется трудностью для чжалайнорскаго угля конкурировать на харбинскомъ рынкѣ съ углемъ фушунскимъ и сучанскимъ. По теплотворной способности одному пуду фушунскаго угля соотвѣтствуетъ 1,7 пуда угля чжалайнорскаго. При цѣнѣ на мѣстѣ чжалайнорскаго угля, добываемаго открытой выработкой,—10 коп. за пудъ и добываемаго подземной разработкой—13 коп. за пудъ, стоимость его въ Харбинѣ превышаетъ 20 коп.

При такихъ условіяхъ онъ не можетъ бороться съ фушунскимъ и сучанскимъ углемъ, цѣна которыхъ на харбинскомъ рынкѣ колеблется отъ 32 до 37 к. за пудъ. Трудно ему конкурировать и съ лучшимъ по качеству бурымъ углемъ Зыбунныхъ копей изъ Приморья, продающемся на харбинскомъ рынкѣ по 24 коп. за пудъ.

Поэтому размѣръ выработки чжалайнорскаго угля въ очень сильной степени, зависитъ отъ требованія на него со стороны Кит. Вост. ж. д. Но при низкой теплотворной способности его и невысокихъ остальныхъ качествахъ, онъ и для дороги не является выгоднымъ топливомъ, и примѣненіе его ограничивается только нѣкоторыми участками западной линіи.

Другія мѣсторожденія угля въ Сѣверной Маньчжуріи.

Такимъ образомъ, чжалайнорскій уголь является топливомъ низкаго качества и требующимъ дальней перевозки. Уголь сучанскій—дорогъ и не можетъ быть доставленъ въ большихъ количествахъ.

Казалось бы, что наибольшіе шансы на широкое распространеніе въ Сѣверной Маньчжуріи имѣетъ уголь фушунскій. Но переходъ на почти монопольное пользованіе заграничнымъ углемъ, притомъ обслуживающимъ три желѣзныхъ дороги—Пекинъ-Мукденскую, Южно-Маньчжурскую и Китайскую Восточную, конечно, является ненормальнымъ. Кромѣ того, копи эти очень удалены отъ центра потребленія—Харбина.

Въ виду этого для Сѣверной Маньчжуріи громадное значеніе имѣетъ нахожденіе мѣсторожденій хорошаго каменнаго угля, которыя дали бы достаточное количество дешоваго минеральнаго топлива для Кит. Вост. ж. дороги и для маньчжурской промышленности.

Поэтому-то администраціей Кит. Вост. ж. д. послѣ русско-японской войны былъ произведенъ рядъ развѣдокъ, имѣвшихъ цѣлью найти мѣсторожденія хорошаго каменнаго угля въ предѣлахъ полосы отчужденія.

Въ періодъ времени съ 1907 по 1913 годъ эти развѣдки были направлены преимущественно на изслѣдованіе района бывшей Срѣтенской копи, близъ ст. Уцзимихэ восточной линіи, а также районовъ къ югу отъ ст. Эрцендяньцзы и близъ разъѣзда Тайягоу. Развѣдки эти дали отрицательные результаты,—мощныхъ пластовъ угля здѣсь обнаружить не удалось, и съ 1914 года развѣдки въ этихъ районахъ были прекращены.

Къ этому же времени относятся и развѣдки на Восточной линіи близъ разъѣзда Эхо и на западной линіи въ окрестностяхъ станціи Турчиха, также не давшія положительныхъ результатовъ.

Съ 1915 года поисковыя работы были перенесены въ окрестности станціи Пограничной. Здѣсь, по свѣдѣніямъ Горнаго Отдѣла Кит. Вост. ж. д., расположены два обширныхъ каменноугольныхъ бассейна: одинъ къ югу отъ станціи въ долинѣ близъ города Санцзягоу, а другой къ сѣверо-западу отъ Пограничной по р. Хунихэза, въ мѣстности, носящей названіе Фу-ми-шанъ-цзы.

Каменный уголь этихъ мѣсторожденій высокаго качества, съ незначительнымъ содержаніемъ золы и съ высокимъ тепловымъ эффектомъ. Недостаткомъ этихъ мѣсторожденій является ихъ удаленіе отъ желѣзнодорожной магистрали на 37—70 верстъ. Между тѣмъ, по договору съ китайскимъ правительствомъ, Кит. Вост. ж. д. принадлежитъ право эксплоатаціи угольныхъ залежей лишь въ предѣлахъ пятнадцативерстной полосы (тридцати китайскихъ ли). Это обстоятельство и заставило направить развѣдки на установленіе простиранія каменноугольныхъ пластовъ въ предѣлы принадлежащей дорогѣ концессіи, но попытки эти до настоящаго времени успѣхомъ не увѣнчались.

На мѣсторожденіе къ сѣверо-западу отъ ст. Пограничная обратили вниманіе частные предприниматели, произведшіе изслѣдованіе этого мѣсторожденія. Для соединенія его съ магистралью у ст. Мацяохэ потребуется проведеніе 120-верстнаго подъѣздного пути, частью рельсоваго, частью подвѣсного, но хорошее качество мацяохинскаго угля и близость мѣсторожденія къ Харбину даетъ этому углю большія преимущества.

Могутъ имѣть будущность залежи каменнаго угля вблизи пристани Таланьхэ, расположенной въ 300 верстахъ отъ Харбина внизъ по Сунгари. Мѣсторожденіе находится въ 35 верстахъ отъ берега Сунгари, и, слѣдовательно, для эксплоатаціи его необходимо провести подвѣсную дорогу или дековильку. Здѣсь обнаруженъ каменноугольный пластъ мощностью въ $2^{1}/_{2}$ сажени. Уголь—болѣе высокаго качества, чѣмъ фушунскій; кубу дровъ эквивалентны 150 пудовъ этого угля, а теплотворная способность его опредѣлена въ 7.560 калорій.

Въ Сѣверной Маньчжуріи каменноугольныя мѣсторожденія обнаружены еще во многихъ пунктахъ, но они не имѣютъ пока практическаго значенія, или вслѣдствіе отдаленности ихъ отъ желѣзнодорожнаго и водныхъ путей, или въ виду малой мощности пластовъ и плохого качества угля. Часть ихъ разрабатывается китайцами кустарнымъ способомъ, и выработка выражается незначительными цифрами.

Наиболѣе интенсивно разрабатываемымъ мѣсторожденіемъ являются залежи бураго угля, качествомъ ниже средняго, вблизи г. Мэргэнь, на правомъ берегу рѣки Ганьхэ, въ 60 верстахъ отъ ея устья. Копи соединены узкоколейкой съ р. Нонни, и даютъ ежегодно нѣсколько сотъ тысячъ пудовъ угля.

Остальныя ископаемыя въ Сѣверной Маньчжуріи.

Послѣ каменнаго угля, для желѣзной дороги въ настоящее время наибольшее значеніе имѣютъ залеганія *строительнаго камня и извести.*

Главнѣйшія разработки строительнаго камня, щебня и извести находятся на Восточной линіи, на участкѣ Ашихэ—Маоэршань.

Перевозки по желѣзной дорогѣ за послѣднія пять лѣтъ камня, щебня, гравія, песка и другихъ строительныхъ (не считая лѣсныхъ) матеріаловъ—по коммерческому и служебному тарифамъ—выражаются, въ тысячахъ пудовъ, слѣдующими цифрами:

1917 г.	6.547	1919 г.	5.088
1918 г.	5.010	1920 г.	11.660
1921 г.	11.520		

Главнѣйшими станціями отправленія строительныхъ матеріаловъ являлись ближайшія къ Харбину станціи восточной линіи Эрцендяньцзы, Ашихэ и Эрдахэцзы.

Перевозки по желѣзной дорогѣ за тѣ же годы извести опредѣляются, въ тысячахъ пудовъ, цифрами:

1917 г.	727	1919 г.	1.043
1918 г.	1.309	1920 г.	954
1921 г.	1.771		

Значительное количество известковыхъ ломокъ находится также на восточной линіи у станціи Эрцендяньцзы, Сяолинъ и Эрдахэцзы, въ разстояніи

60—100 верстъ отъ Харбина. Съ этихъ станцій преимущественно и отправлялась известь.

Указанныя выше количества перевезенныхъ по желѣзной дорогѣ строительныхъ матеріаловъ и извести составляютъ не болѣе половины потребляемыхъ Харбиномъ. Значительная часть этихъ матеріаловъ ввозится въ Харбинъ на арбахъ изъ района ближайшихъ станцій, или подвозится водою.

Удобныя залеганія различнаго вида камней встрѣчаются внизъ по теченію р. Сунгари: въ 43—65 верстахъ отъ Харбина—ломки строительнаго камня; на 106-й верстѣ—точильнаго камня; на 154-й, 259-й и 331-й верстахъ—гранита; на 363-й верстѣ—порфирита.

Значительную роль въ хозяйствѣ страны играетъ также добываніе *соды*. Мѣсторожденія ея встрѣчаются въ Баргѣ и въ западной части Сунгарійской равнины—въ районахъ Хайларскомъ, Цицикарскомъ и у г. Бодунэ.

Въ первомъ изъ нихъ добыча сосредоточена на озерѣ Ча-су-норъ, Хулунбуирскаго округа, въ 150 верстахъ къ югу отъ г. Хайлара: Ча-су-норъ—одно изъ озеръ цѣлой системы соляно-содовыхъ озеръ. Ширина его около 1½ верстъ, а глубина—до ¾ аршина. Озеро арендовано у монголовъ китайской фирмой Гунъ-синъ-гунсы, которая одновременно разрабатываетъ и соляныя озера, расположенныя поблизости.

Въ Цицикарскомъ районѣ, представляющемъ еще болѣе богатое мѣсторожденіе соды, рядъ содовыхъ озеръ расположенъ въ окрестностяхъ станцій Ламадяньцзы, Сяохаоцзы и Сарту, въ непосредственной близости отъ желѣзной дороги.

Имѣющіяся залежи соды въ районѣ г. Бодунэ эксплоатируется исключительно мѣстными жителями для своихъ потребностей.

Размѣръ годовой добычи соды на озерѣ Ча-су-норъ опредѣляется, примѣрно, въ 150 тысячъ пудовъ.

Въ Цицикарскомъ районѣ сода добывается на сорока заводахъ, со средней годовой производительностью отъ 10 до 20 тысячъ пудовъ, что даетъ общую добычу до 500 тысячъ пудовъ въ годъ.

Въ районѣ Бодунэ добывается не болѣе 50 тысячъ пудовъ.

На всѣхъ мѣсторожденіяхъ добыча соды производится кустарными примитивными способами: зимнимъ—изъ-подо льда, лѣтнимъ—при помощи выпариванія ила, и непосредственнымъ сгребаніемъ самосадочной соды со дна высыхающихъ озеръ.

На озерѣ Ча-су-норъ добыча производится исключительно зимой, съ ноября по февраль. Когда озеро замерзнетъ, прорубаютъ ледъ и на днѣ откалываютъ соду кусками. Добыча соды изъ озера производится монголами, получающими плату по 20 центовъ за санки, поднимающія около 12 пудовъ. Добытыя куски кипятятъ, прибавляя немного воды, въ простѣйшихъ котлахъ, вмазанныхъ въ глиняно-кирпичные очаги. Топливомъ для переварки соды служитъ кустарникъ, привозимый за 25—30 верстъ. Растворъ, послѣ кипяченія, сливаютъ въ желѣзные ящики, откуда вынимаются куски готовой для продажи соды.

Какъ вываренная, такъ и самосадочная сода содержитъ значительное количество глауберовой соли (отъ 6 до 12%), понижающей качество соды и препятствующей употребленію ея въ пищу.

По содержанію углекислаго натра маньчжурская сода (38,9%) не только не уступаетъ иностраннымъ, но значительно превосходитъ какъ англійскую кристаллическую соду (20%), такъ и калифорнійскую (32%).

Въ Цицикарскомъ районѣ добываются два вида соды: лѣтомъ—черная, съ примѣсью земли, и зимою—бѣлая. Сода добывается изъ ила высыхающихъ и замерзающихъ озеръ, и вываривается тѣмъ же способомъ, что и въ Хайларскомъ районѣ.

Для производства работъ предприниматель приглашаетъ подрядчика «старшинку», который уже набираетъ артель, въ 20—40 человѣкъ. На средства предпринимателя производится довольствіе артели и заводится инвентарь. Валовая прибыль дѣлится пополамъ между рабочими и предпринимателями. Рабочіе дѣлятъ между собой поровну свою долю, а предприниматель изъ своей половины покрываетъ всѣ расходы и уплачиваетъ лишнюю долю старшинкѣ.

Себѣстоимость соды франко-станція магистрали опредѣляется въ 40—50 центовъ за пудъ. Кромѣ того, предпринимателю приходится уплачивать налогъ за вывозъ соды въ размѣрѣ 6,4—7,4%.

Изъ 700 тысячъ пудовъ ежегодно добываемой въ Сѣверной Маньчжуріи соды на желѣзную дорогу попадало всего десять процентовъ. Большая часть соды, вырабатываемой въ Цицикарскомъ районѣ, уходила оттуда въ Харбинъ и другіе города гужомъ.

Съ пониженіемъ тарифа на перевозку соды лѣтомъ 1921 года перевозки по желѣзной дорогѣ значительно увеличились.

Нѣтъ сомнѣнія, что при благопріятныхъ условіяхъ содовая промышленность Сѣверной Маньчжуріи будетъ имѣть большую будущность. Цицикарская сода, надлежащимъ образомъ обработанная, найдетъ широкое примѣненіе не только въ Хэйлунцзянской, но также въ Гиринской и Мукденской провинціяхъ, вытѣснивъ дорогую заграничную соду.

Хайларская сода естественно будетъ имѣть огромный сбытъ къ западу отъ Хингана въ Забайкальѣ и Сибири, ранѣе снабжавшихся съ далекаго Урала.

Улучшеніе производства должно развиваться въ двухъ направленіяхъ—усовершенствованіе добычи и организація переработки сырого продукта.

Добыча, какъ уже было указано ранѣе, производится самымъ примитивнымъ способомъ. Анализъ соды соленаго озера, расположеннаго къ югу отъ Хайлара, рядомъ съ озеромъ Ча-су-норъ, показалъ, что вода соленаго озера содержитъ въ себѣ гораздо больше соды (11,5%), чѣмъ вода озера, гдѣ добывается сода (4,9%).

Правильно поставленная разработка позволила бы не только увеличить и удешевить, но также извлечь изъ воды другія цѣнныя химическія вещества, какъ напримѣръ, примѣняемое въ стеклянномъ производствѣ соединеніе хлористаго натра съ сѣрно-кислымъ.

Переработка сырого продукта самымъ дешовымъ и несложнымъ способомъ кальцинированія чрезвычайно повысила бы его качества, устранивъ примѣси глауберовой соли и удаливъ воду. Кальцинированная сода содержитъ 97% соды, менѣе 1% глауберовой соли и 0,7% воды.

Полученіе такой соды устранило бы необходимость привоза соды иностранной.

Золото въ Сѣверной Маньчжуріи, преимущественно разсыпное, встрѣчается во многихъ районахъ, какъ въ Баргѣ, такъ и въ провинціяхъ Хэйлунцзянской и Гиринской.

Наиболѣе богато золотомъ китайское побережье рѣки Амура. Здѣсь первое мѣсто по добычѣ золота принадлежитъ уѣзду Ху-ма. Затѣмъ золото добывается въ предѣлахъ уѣздовъ—Мо-хэ, Ай-хунь и Танъ-юань.

Разработка золота въ этихъ уѣздахъ ведется какъ на болѣе или менѣе организованныхъ пріискахъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ или правительству, такъ и чисто-хищническимъ путемъ—различными золотоискателями-бродягами.

Еще не такъ давно эти хищники-золотоискатели порою основывали въ Сѣверной Маньчжуріи особыя самоуправляющіяся общины, независимыя отъ мѣстныхъ властей, въ родѣ знаменитой, описанной П. Н. Меньшиковымъ въ его трудѣ—Желтугинской республики. Лишь съ большими усиліями китайскимъ властямъ удалось ихъ ликвидировать.

Количество рабочихъ, занятыхъ на работахъ по добычѣ золота по китайскому побережью р. Амура, довольно значительно и, во всякомъ случаѣ, превышаетъ 10 тысячъ человѣкъ.

Данныхъ о количествѣ добываемаго золота въ китайскихъ источникахъ не имѣется, и опредѣлить его тѣмъ труднѣе, что въ краѣ обращается значительное количество золота, добываемаго хищниками по русскому побережью р. Амура и сбываемаго ими въ Китай.

Въ предѣлахъ Гиринской провинціи золото добывается преимущественно въ восточныхъ уѣздахъ—Нинъ-ань, Му-линь, И-лань, Хуа-чуань, Хунъ-чунъ и др. Добыча золота здѣсь носитъ тотъ же характеръ, что и въ Хэйлунцзянской провинціи.

Въ Баргѣ имѣли мѣсто попытки разработки золота русскими золотопромышленниками. Въ 1913 г., по договору съ мѣстными властями, громадный районъ отъ озера Далай-норъ по р. Аргуни, со всѣми ея правыми притоками до р. Быстрой, были переданы для разработки золота и другихъ полезныхъ ископаемыхъ—Верхне-Амурской золотопромышленной компаніи. Однако, работы ея развитія не получили.

Нѣкоторое значеніе имѣетъ добыча *соли*—на Хайларскомъ плоскогорьѣ, въ районѣ озеръ Далай-норъ и Буиръ-норъ и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ.

Добываемая здѣсь въ горько-соленыхъ озерахъ соль—низкаго качества, что въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ примитивности ея обработки.

Соль эта частью потребляется на мѣстѣ, частью же расходуется въ сосѣднихъ районахъ Забайкалья. Въ общемъ же, Сѣверная Маньчжурія довольствуется привозною солью, ввозимою преимущественно чрезъ Владивостокъ.

Горные хребты какъ Хэйлунцзянской, такъ и Гиринской провинцій, безъ сомнѣнія, богаты разнообразнѣйшими рудами, но мѣсторожденія желѣза, серебра, свинца, мѣди и другихъ ископаемыхъ не только не разрабатываются, но, въ большинствѣ случаевъ, совершенно не обслѣдованы.

Есть данныя о наличіи свинцовыхъ рудъ въ рядѣ пунктовъ, обнаружено присутствіе серебряно-свинцовыхъ и мѣдныхъ рудъ, но эксплоатація этихъ богатствъ Сѣверной Маньчжуріи—дѣло будущаго, когда горная промышленность страны выйдетъ изъ теперешняго зачаточнаго состоянія.

* * *

ЧАСТЬ III.

Обрабатывающая промышленность.

XII.

ОБЩІЯ УСЛОВІЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Развитіе промышленности.

Въ сложной совокупности условій, которыми опредѣляется возникновеніе, ростъ или упадокъ обрабатывающей промышленности, два момента имѣютъ наиболѣе существенное значеніе: наличіе сырья, какъ необходимаго начала всякаго производственнаго процесса, и наличіе рынка для сбыта издѣлій,—какъ конечнаго его завершенія.

Наиболѣе благопріятнымъ сочетаніемъ является такое, когда сырье и спросъ на продукты переработки совпадаютъ географически въ одномъ и томъ же районѣ.

Въ странахъ примитивной культуры съ неразвитыми путями сообщенія обрабатывающая промышленность обычно не идетъ дальше работы на мѣстномъ сырьѣ для обслуживанія исключительно мѣстнаго же рынка.

Въ случаѣ колонизаціи, внѣдренія хозяйственныхъ формъ высшаго порядка, все то же наиболѣе благопріятное сочетаніе сырья и рынка оказывается рѣшающимъ и для возникновенія современной крупной обрабатывающей промышленности европейскаго типа.

Естественно, поэтому, что распредѣленіе послѣдней по отдѣльнымъ отраслямъ, до извѣстной степени, воспроизводитъ картину промышленности туземной.

Сѣверная Маньчжурія не представляетъ въ этомъ отношеніи исключенія.

Задолго до появленія русскихъ, до постройки Кит. Вост. жел. дор., въ Маньчжуріи существовала обработка производимаго въ краѣ сырья въ промышленныхъ предпріятіяхъ, при чемъ производство пищевыхъ средствъ занимало, какъ занимаетъ и сейчасъ, первенствующее положеніе. Мелкія мельницы, ханшинные заводы, производство пива, вермишели, маслобойное дѣло — почти исчерпываютъ перечень сѣверо-маньчжурской туземной промышленности, если не считать домашняго производства и ремеслъ.

Тѣ же отрасли производства оказались первыми и продолжаютъ быть главными и для предпріимчивости русскихъ, построившихъ свои вальцовыя мельницы, винокуренные заводы и рядъ другихъ предпріятій съ тою же характерной для перваго времени задачей—переработки мѣстнаго сырья для нуждъ мѣстнаго рынка.

Появленіе русскихъ внесло, конечно, новые запросы и иные, чѣмъ туземные, методы производства. Но это отнюдь не нарушало отмѣченнаго нами положенія. Не нарушила его даже и русско-японская война, которая сыграла громадную роль въ ростѣ маньчжурской обрабатывающей промышленности. Русскія войска лишь количественно вліяли на рынокъ, характеръ котораго предопредѣленъ былъ уже прежде желѣзнодорожнымъ населеніемъ.

Постройка желѣзной дороги и появленіе постояннаго русскаго населенія послужили, несомнѣнно, первымъ факторомъ возникновенія въ полосѣ дороги обрабатывающей промышленности европейскаго типа.

Въ неразвитой и пустынной странѣ населеніе это могло найти немного предметовъ, которые непосредственно были бы годны для удовлетворенія привычныхъ европейскихъ потребностей. Пользуясь по необходимости и китайской мукой, и ханшиномъ, русскіе быстро приступили къ организаціи собственнаго производства, при чемъ, какъ и всегда, піонеры, одолѣвъ организаціонныя трудности, были вознаграждены высокими прибылями.

Постройка дороги давала обильный потокъ денегъ, уплачиваемыхъ подрядчикамъ, поставщикамъ и т. д., и содѣйствовала накопленію капиталовъ среди осѣдавшихъ въ полосѣ дороги пришельцевъ. Разумѣется, это облегчало проявленіе предпріимчивости.

Другая, еще болѣе мощная, денежная волна хлынула въ Маньчжурію съ арміей во время русско-японской войны. Спросъ со стороны арміи былъ буквально неисчерпаемымъ, цѣны—неимовѣрными. Существовавшія уже промышленныя предпріятія работали съ лихорадочной напряженностью и выручали безумныя прибыли. Какой-нибудь маленькій мыловаренный заводъ, выпускавшій 1½—2 тысячи пудовъ мыла въ мѣсяцъ, зарабатывалъ въ годъ суммы, въ 50 и даже въ 100 разъ превосходившія затраченный на предпріятіе капиталъ. Неудивительно, что громадныя суммы затрачивались на постройку новыхъ предпріятій.

Война кончилась. Армія эвакуировалась. Портсмутскій миръ раздѣлилъ Маньчжурію на двѣ какъ бы изолированныя части. Наступило время тяжелаго кризиса, длительный и трудный періодъ приспособленія къ новымъ условіямъ.

Кризисъ промышленности.

Разразилась эпидемія банкротствъ, напугавшая и тѣхъ, кто случайно вышелъ изъ бѣды болѣе счастливо. Реализовавъ наличность, многіе эвакуировались вслѣдъ за войсками, увозя съ собою благопріобрѣтенные капиталы.

Промышленность должна была остаться. Ей преимущественно выпала на долю борьба за приспособленіе.

Прежде всего, выяснилось, что мѣстный рынокъ не вмѣщаетъ всего количества продуктовъ. Пониженіе цѣнъ на нихъ потребовало переустройства производства, приведенія расходовъ къ нормальному уровню. Въ общей сумятицѣ кризиса и неплатежей исчезли оборотные капиталы. Наконецъ, и это, быть-можетъ, самое важное, мѣстное сырье, на которомъ работала промышленность, стало вывозиться на мiровые рынки. Поэтому, цѣны на него, поднятыя войной, опустились менѣе, чѣмъ цѣны на фабрикаты. Разстоянiе между тѣми и другими сузилось.

Такимъ образомъ, кризисъ эпизодическiй, связанный съ ликвидацiей войны, принялъ затяжной хроническiй характеръ, знаменующiй собою *второй фазисъ* развитiя обрабатывающей промышленности Сѣверной Маньчжурiи.

Первымъ можно считать уже разсмотрѣнный перiодъ отъ возникновенiя первыхъ предпрiятiй европейскаго типа до окончанiя русско-японской войны. Это—время изолированнаго состоянiя маньчжурскаго хозяйства и монопольнаго господства промышленниковъ на рынкѣ сырья и готовыхъ продуктовъ. Крайнимъ, хотя для промышленности и случайнымъ, моментомъ этого перваго фазиса явилась война, доведшая особенности его до необычайныхъ размѣровъ.

Для второго фазиса, въ отличiе отъ перваго, характернымъ признакомъ служитъ установленiе постоянной и прочной связи Сѣверной Маньчжурiи съ мiровыми рынками.

Маньчжурское сырье, бывшее до того въ монопольномъ владѣнiи мѣстныхъ промышленниковъ, теперь ушло изъ-подъ ихъ исключительнаго влiянiя, превратившись въ экспортный товаръ по преимуществу. Прiоритетъ въ установленiи цѣнъ перешелъ къ главнымъ центрамъ мiровой торговли, что, однако, не принесло для Маньчжурiи цѣнъ устойчивыхъ. Какъ страна новая, она остается подверженной всякимъ случайностямъ и отражаетъ на своемъ хозяйственномъ оборотѣ влiянiя, которыя для странъ, экономически болѣе развитыхъ и крѣпкихъ, представляются несущественными, частью же и вовсе неизвѣстными. Политическiя событiя, соотношенiе денежныхъ курсовъ, хунхузническiе набѣги по торговымъ трактамъ, размѣры урожая, колебанiя налоговъ и пошлинъ, отдѣльныя сдѣлки крупныхъ экспортеровъ,—все оказываетъ воздѣйствiе на мѣстныя цѣны и торговлю, при чемъ размѣры измѣненiй далеко превышаютъ истинную значимость причинъ. Духъ спекуляцiи, повсемѣстно взращенный мiровой войной, въ зародышевомъ состоянiи постоянно пребывалъ въ Маньчжурiи и давалъ себя чувствовать.

Для развитiя промышленности онъ былъ безусловно вреднымъ.

Въ области заготовки сырья онъ замѣтнымъ образомъ отражался на операцiяхъ экспортеровъ. Оперируя крупными денежными капиталами, въ значительной части иностранными, поддерживаемые иностранными банками, экспортеры постепенно заняли на мѣстномъ сырьевомъ рынкѣ господствующее положенiе. Экспортныя сдѣлки разстраивали расчеты промышленниковъ и въ точный, методическiй, а главное длительный по существу, оборотъ производства вносили несвойствeнный для него элементъ спекуляцiи и ажiотажа.

Промышленники, съ своей стороны, пытались бороться, какъ могли, но побѣда для нихъ и теперь еще продолжаетъ оставаться лишь заманчивой надеждой будущаго.

Многаго недоставало имъ, какъ недостаетъ и сейчасъ, для успѣха. Не было и нѣтъ среди нихъ должной сплоченности, какъ результата осознанной солидарности интересовъ. Не имѣлось, поэтому, столь обычныхъ въ Россiи, и еще больше на Западѣ, организацiй промышленниковъ, объединяющихъ предпріятія по роду производствъ. Не было, слѣдовательно, способовъ къ систематическимъ коллективнымъ дѣйствіямъ.

Возникшая въ 1907 году харбинская биржа восполняла отмѣченный недостатокъ лишь отчасти. Правда, Биржевой Комитетъ неоднократно выступалъ и передъ административными властями, и передъ Управленіемъ дороги въ защиту интересовъ харбинской промышленности, но онъ же одинаково отстаивалъ и противоположные интересы экспортеровъ.

Все же, въ свое время, представители сѣверо-маньчжурской промышленности настаивали въ Петроградѣ на томъ, что основой экономической политики въ Маньчжуріи должно быть попеченіе именно о развитіи и укрѣпленіи мѣстной промышленности, и что, наоборотъ, содѣйствіе сырьевому экспорту преждевременно.

Петроградъ откликался на ходатайства то болѣе, то менѣе сочувственно. Но основные контуры проводимой въ Маньчжуріи программы опредѣлялись, въ концѣ-концовъ, безотносительно къ заявленнымъ интересамъ маньчжурскаго производства и даже всего экономическаго оборота полосы Кит. Вост. жел. дор., а развертывались въ планѣ большой и сложной государственной политики Имперіи.

Тѣмъ временемъ процессъ хозяйственнаго развитія Сѣверной Маньчжуріи шелъ своимъ чередомъ, и экспортъ зерновыхъ грузовъ выросталъ до грандіозныхъ размѣровъ.

Предпринимателю—промышленнику надобно было владѣть большими свободными средствами, чтобы своевременно по хорошимъ для себя цѣнамъ заготовить сырье на производственный періодъ. Между тѣмъ, послѣ русско-японской войны средствъ этихъ у большинства изъ нихъ не оказалось въ наличности. Мукомолы, напримѣръ, обращались къ правительству съ ходатайствомъ о предоставленіи имъ ссуды на заготовительную кампанію. Ходатайствовали и вообще объ организаціи въ Сѣверной Маньчжуріи кредита. *Недостатокъ кредита можно считать застарѣлой болѣзнью въ промышленной и торговой жизни полосы Китайской Восточной ж. д.*

По этой непосредственной причинѣ и вслѣдствіе общей затруднительной обстановки отдѣльные предприниматели часто оказывались не въ состояніи удерживать предпріятія въ своихъ рукахъ. Поэтому же за непродолжительную исторію маньчжурской обрабатывающей промышленности наблюдается такъ много случаевъ перехода промышленныхъ заведеній изъ однѣхъ рукъ въ другія. За немногими исключеніями ни одно изъ нихъ не состоитъ теперь во владѣніи первоначальнаго организатора дѣла. Многія, зато, успѣли совершить переходъ нѣсколько разъ.

Вообще говоря, продажа промышленнаго предпріятія обычно сопровождалась улучшеніемъ его финансоваго положенія за счетъ капитала, вкладывавшагося новымъ владѣльцемъ. Но это не могло измѣнить радикально всѣхъ условій работы, и новый владѣлецъ нерѣдко воспроизводилъ исторію прежняго, заканчивая ее, въ свою очередь, новой продажей.

Болѣе сильнымъ средствомъ служило объединеніе отдѣльныхъ однородныхъ предпріятій въ одно цѣлое, что достигалось или путемъ скупки ихъ въ однѣ руки, или путемъ синдицированія.

На протяженіи трехъ десятковъ лѣтъ существованія промышленности случаевъ концентраціи было много. Нѣкоторыя изъ объединеній оказались достаточно стойкими и существуютъ и въ настоящее время; другія—эфемерными, исчезнувшими безо всякаго слѣда. Наконецъ, третьи только-что возникаютъ теперь и судьба ихъ, а также вліяніе на соотвѣтствующія отрасли промышленности,—выяснятся въ будущемъ.

Въ ряду перемѣщеній промышленныхъ заведеній отъ однихъ владѣльцевъ къ другимъ особый интересъ вызываютъ случаи, когда предпріятіе поступало въ собственность торговца соотвѣтственнымъ сырьемъ и экспортера. Противорѣчія интересовъ сырьевой торговли и экспорта съ интересами промышленной переработки совмѣщались при этомъ въ одной и той же фирмѣ и такъ или иначе должны были найти примиреніе внутри ея. Такое совмѣщеніе влекло за собой естественное стремленіе замѣнять экспортъ сырья вывозомъ продуктовъ переработки.

Выступленіе этихъ послѣднихъ въ качествѣ экспортнаго товара можно разсматривать, какъ начало *третьей фазы* развитія маньчжурской обратывающей промышленности. Эта же фаза кажется намъ естественнымъ завершеніемъ развитія и для всего хозяйства Сѣверной Маньчжуріи въ цѣломъ.

Здѣсь необходимо оговориться, что намѣчаемая нами схема трехъ фазъ служитъ изображеніемъ лишь внутренняго органическаго процесса промышленной эволюціи Сѣверной Маньчжуріи. Какъ и всякая схема, она представляетъ собой извѣстное отвлеченіе отъ дѣйствительности, ея упрощеніе. Фактическая исторія роста отдѣльныхъ отраслей обрабатывающей промышленности являетъ собой весьма сложную картину, богатую крупными колебаніями и уклоненіями отъ общаго пути, что и будетъ показано при разсмотрѣніи каждой изъ нихъ порознь.

Представляется очевиднымъ, что если бы экспортъ издѣлій маньчжурской промышленности сдѣлался постояннымъ и устойчивымъ, это знаменовало бы собою достиженіе ею высшей ступени развитія, на которой она стала бы въ уровень съ промышленностью міровой. Въ дальнѣйшемъ ей было бы достаточно лишь не отставать отъ техническаго прогресса и усовершенствованій въ области хозяйственной организаціи производства, при чемъ преимуществомъ ея на долгое время осталась бы свобода распоряженія трудомъ, чрезвычайно стѣсненная въ Европѣ и Америкѣ.

Нельзя, однако, сказать, чтобы эта высшая ступень была достигнута маньчжурской обрабатывающей промышленностью, или, даже, что достиженіе ея было бы близкимъ.

Маньчжуріи, вообще, и Сѣверной Маньчжуріи, въ частности, предопредѣлено на много лѣтъ служить для мірового рынка въ подчиненной роли болѣе или менѣе крупной базы снабженія. Воздѣлываніе земли составляетъ, безъ сомнѣнія, главнѣйшее основаніе для этой роли.

Что касается обрабатывающей промышленности Сѣверной Маньчжуріи, то ея значеніе для мірового рынка опредѣляется двояко. Съ одной стороны, она обслуживаетъ мѣстныя нужды и тѣмъ препятствуетъ ввозу сюда соотвѣтственныхъ товаровъ извнѣ. Съ другой стороны, ея выступленія со своими фабрикатами на крупныхъ международныхъ рынкахъ до сихъ поръ имѣли характеръ скорѣе усовершенствованнаго транспорта того же маньчжурскаго сырья, чѣмъ подлинной успѣшной конкуренціи съ міровою промышленностью*).

Вывозъ въ Европу бобоваго масла или муки, напримѣръ, можно разсматривать какъ болѣе дешовый способъ доставки туда бобовъ или пшеницы.

Вліяніе міровой войны.

Міровая война въ особенности отчетливо выявила именно эту черту маньчжурскаго промышленнаго экспорта. Подобно тому, какъ въ Россіи чрезвычайный ростъ спроса на промышленныя издѣлія во время войны понудилъ предпринимателей извлечь изъ кладовыхъ, гдѣ хранился разный ненужный хламъ, старыя уже отжившія свой вѣкъ машины и снова пустить ихъ въ ходъ на-ряду съ оборудованіемъ по послѣднему слову техники, подобно этому и въ порядкѣ международныхъ экономическихъ отношеній война заставила выступить на общей промышленной аренѣ страны, которыя по уровню своей техники въ другое время не могли бы мечтать объ этомъ. Рѣшающимъ моментомъ было не совершенство продукта, а въ первую очередь—условія транспорта. По этой причинѣ японская мануфактура завоевала всѣ азіатскіе рынки и проникла до Урала, а въ видѣ военнаго обмундированія—до самой Лодзи. Въ силу тѣхъ же причинъ бобовое масло стало вывозиться изъ Маньчжуріи въ Европу и Америку, маньчжурская мука доходила до Иркутска и т. д.

Для маньчжурской обрабатывающей промышленности міровая война повторила блестящій періодъ русско-японской войны съ той, однако, разницей, что игра происходила на болѣе обширной аренѣ и завершилась катастрофическимъ концомъ.

Какъ извѣстно, одною изъ главныхъ причинъ постигшей мѣстныхъ промышленниковъ катастрофы было стремительное обезцѣненіе русскихъ бумажныхъ денегъ, вслѣдствіе чего промышленники, подобно другимъ держателямъ денежныхъ капиталовъ въ русской бумажной валютѣ, очутились безъ средствъ. Естественно, что крахъ русскихъ денегъ особенно остро ударилъ именно по русскимъ предпринимателямъ. Многіе изъ нихъ были вынуждены къ продажѣ предпріятій своимъ болѣе счастливымъ соперникамъ—иностранцамъ. Обезцѣненіе рубля повлекло за собой утрату русской промышленностью ея недавняго преобладающаго положенія въ Сѣверной Маньчжуріи. Теперь рядомъ съ предпріятіями русскими въ большомъ и часто подавляющемъ числѣ дѣйствуютъ предпріятія японскія или китайскія.

Въ свою очередь послѣднія, работающія на мексиканскихъ долларахъ, понесли большой ущербъ отъ паденія курса серебра.

Наконецъ, для всей обрабатывающей промышленности въ совокупности окончаніе великой войны показало, что успѣхи промышленнаго экспорта изъ Сѣверной Маньчжуріи не были достаточно прочными. Съ возстановленіемъ нормальныхъ условій перевозки и постепеннымъ возвращеніемъ цѣнъ къ довоенному уровню, Сѣверная Маньчжурія имѣетъ новый случай констатировать, что потенціальная производительность существующихъ въ ней промышленныхъ заведеній значительно превосходитъ емкость доступныхъ для нихъ рынковъ.

---

*). Достойно вниманія, что до сихъ поръ наиболѣе крупныя отрасли сѣверо-маньчжурской обрабатывающей промышленности: мукомольная и маслобойная—при вывозѣ своихъ издѣлій—пользуются болѣе низкими тарифами Кит. Вост. жел. дор., чѣмъ тѣ, по которымъ вывозятся пшеница и бобы.

Послѣдніе два года характеризуются для обрабатывающей промышленности полосы дороги какъ время тяжелаго кризиса, еще не изжитаго до сихъ поръ.

Кризисъ этотъ показываетъ, что циклъ промышленнаго развитія Сѣверной Маньчжуріи далеко не законченъ. Съ одной стороны, существующая промышленность (мукомольная, маслобойная, винокуренная) не нашла еще прочныхъ путей для экспорта своихъ продуктовъ на внѣшніе рынки и страдаетъ отъ перепроизводства. Съ другой—промышленная переработка не распространилась еще на всѣ виды производимаго въ краѣ сырья, и послѣднее вывозится изъ Маньчжуріи для того, чтобы снова вернуться въ видѣ фабричныхъ издѣлій (шерстяныя ткани изъ монгольской шерсти, спички изъ мѣстной осины и т. д.). Между тѣмъ, примѣръ Тяньцзиня и, въ особенности, Шанхая показываетъ возможность работы даже на привозномъ сырьѣ.

Можно ожидать, что по миновании кризиса возобновленіе напряженной промышленной дѣятельности, накопленіе капиталовъ, кадра промышленныхъ рабочихъ, установленіе тѣсной связи предпринимателей-промышленниковъ съ иностранными рынками, близкое знакомство съ тамошними производствами, —все это вызоветъ къ жизни и новыя производства.

Въ этомъ отношеніи весьма важно образованіе крупныхъ промышленно-торговыхъ центровъ.

Промышленные центры.

Тамъ, гдѣ поселяется одинъ человѣкъ, рано или поздно поселяются еще два, которые, въ свою очередь, влекутъ за собой поселеніе новыхъ. То же наблюдается и въ промышленности. Возникшее промышленное предпріятіе порождаетъ около себя рядъ другихъ, частью однородныхъ съ нимъ, частью же соподчиненныхъ или вспомогательныхъ. Около мельницъ, напримѣръ, появляются чугунно-литейныя мастерскія, механическіе заводы, мѣшечныя фабрики и проч. Въ то же время развивающійся центръ съ возрастающимъ населеніемъ самъ начинаетъ играть роль крупнаго рынка для первоначальныхъ основныхъ производствъ и служитъ побудительной причиной для возникновенія производствъ новыхъ, сначала мелкихъ, ремесленныхъ, а затѣмъ все болѣе крупныхъ, въ обоихъ случаяхъ разсчитанныхъ на мѣстный спросъ.

Въ полосѣ Кит. Вост. жел. дор. такимъ наиболѣе крупнымъ и важнымъ центромъ является, безспорно, Харбинъ, вмѣстѣ съ примыкающими къ нему Фуцзяданомъ и пригородами. Въ немъ имѣютъ резиденцію всѣ крупныя фирмы, занимающіяся сѣверо-маньчжурскимъ экспортомъ. Въ немъ же сосредоточена большая часть мукомольныхъ мельницъ, маслобойныхъ, винокуренныхъ, водочныхъ, мыловаренныхъ и др. заводовъ.

По сравненію съ Харбиномъ всѣ другіе пункты полосы Кит. Вост. жел. дор. въ смыслѣ развитія обрабатывающей промышленности представляются почти совсѣмъ ничтожными.

Изъ нихъ болѣе крупнымъ можно было бы считать Куаньченцзы, если только распространять на эту станцію значеніе Чанчуня. Но по существу Куаньченцзы—Чанчунь является не столько окончаніемъ Китайской Восточной желѣзной дороги, сколько головнымъ начальнымъ пунктомъ Южно-Маньчжурской.

Изъ промышленныхъ же пунктовъ, относящихся собственно до полосы Кит. Вост. жел. дор., кромѣ Харбина, привлекаетъ къ себѣ вниманіе ст. Аньда. Здѣсь за послѣдніе годы, несмотря на относительно неблагопріятныя тарифныя условія*), построены двѣ мельницы, шесть маслобойныхъ заводовъ, и можно ожидать возникновенія еще новыхъ однородныхъ предпріятій.

Къ недавнимъ, нарождающимся еще промышленнымъ пунктамъ слѣдуетъ причислить также ст. Маньгоу съ двумя маслобойными заводами при ней, Муданьцзянъ и Мацяохэ, гдѣ, на-ряду съ имѣющимися маслобойными заводами, предположена постройка мукомольныхъ мельницъ.

Другіе пункты, какъ Фуляэрди, Ашихэ, Имяньпо, Хайлинъ, Шуанченпу, —болѣе старые. Они имѣютъ уже свою промышленную исторію съ періодами процвѣтанія и упадка. Все это—мѣста расположенія мукомольныхъ мельницъ, появившихся еще въ 1903—1904 гг. Здѣсь есть также и маслобойные заводы и, кромѣ того, винокуренный и водочный заводы (Фуляэрди), свекло-сахарный и рафинадный (Ашихэ) и пивоваренный (Имяньпо).

Общимъ для перечисленныхъ пунктовъ является то, что сосредоточенныя въ нихъ производства заняты обработкой сельско-хозяйственныхъ продуктовъ: бобовъ, пшеницы, ячменя, гаоляна, кукурузы, свекловицы и проч.

Незначительнымъ исключеніемъ оказывается стеклянный заводъ при станціи Имяньпо.

Крайніе западные пункты Кит. Вост. жел. дор., какъ Маньчжурія и Хайларъ, въ промышленномъ отношеніи незначительны. Въ отличіе отъ промышленности хлѣбнаго района, здѣшнія предпріятія заняты обработкой сырья животнаго происхожденія.

При ст. Маньчжурія имѣется 2 мыловаренныхъ завода и съ 1920 года открытъ заводъ кожевенный.

Въ Хайларѣ, кромѣ мыловаренныхъ заводовъ, имѣются салотопенные и кишечные. Устраивается довольно крупный заводъ кожевенный, онъ же овчиношубный и пимокатный. Наконецъ, въ Хайларѣ же, какъ центрѣ шерстяной торговли полосы Кит. Вост. жел. дор., періодически дѣйствуютъ 5 шерстомойныхъ предпріятій.

Въ параллель ст. Маньчжуріи не блещетъ промышленнымъ развитіемъ и крайній восточный пунктъ Кит. Вост. жел. дор.—Пограничная. Кромѣ небольшой мельницы желѣзнодорожнаго кооператива, промышленность представлена здѣсь пивоваренньмъ заводомъ, водочнымъ и двумя квасными.

Рядомъ со слабой промышленностью, размѣстившейся вдоль линіи Кит. Вост. жел. дор., харбинскій центръ кажется колоссомъ. За исключеніемъ шерстомоекъ, въ Харбинѣ представлены всѣ отрасли производства, существующія по линіи, при чемъ и по числу предпріятій и по размѣрамъ оборота промышленность Харбина во много разъ превышаетъ промышленность линіи.

---

*) Ст. Аньда не включена въ перечень станцій, пользующихся исключительными тарифными льготами по вывозу муки въ Южную Маньчжурію.

Для иллюстраціи приведемъ данныя по наиболѣе важнымъ производствамъ.

Въ настоящее время имѣется:

	Въ Харбинѣ.	По линіи.	Всего.
Мукомольныхъ мельницъ	24—77%	7—23%	31—100%
Маслобойныхъ заводовъ	43—73%	16—27%	59—100%
Винокуренныхъ »	6—86%	1—14%	7—100%

Значеніе отдѣльныхъ пунктовъ въ мукомольной промышленности видно изъ діаграммы № 46 и нижеслѣдующихъ данныхъ объ отправленіяхъ муки по желѣзной дорогѣ за 1911—1921 годы (въ тысячахъ пудовъ):

	Фуляэрди.	Цицикаръ.	Аньда	Харбинскій узелъ.	Ашихэ.	Имяньпо.	Хайлинъ.	Муданьцзянъ	Шуанченпу.	Прочія ст.	ВСЕГО.
1911	59	—	—	2.263	44	25	347	58	302	68	3.166
1912	3	—	—	2.065	30	3	318	55	25	78	2.577
1913	41	—	—	1.177	17	3	283	10	6	81	1.618
1914	81	—	—	1.864	33	11	226	28	3	77	2.323
1915	44	—	—	2.053	2	20	179	57	—	80	2.435
Среднее въ годъ .	**46**	—	—	**1.884**	**25**	**12**	**271**	**42**	**67**	**77**	**2.424**
1916	32	3	1	2.587	94	139	166	42	119	49	3.232
1917	77	31	3	3.798	90	127	328	142	411	54	5.061
1918	79	34	3	3.157	97	34	406	241	476	71	4.598
1919	46	34	169	4.981	106	3	375	208	345	128	6.395
1920	63	55	144	6.255	137	28	363	150	449	147	7.791
Среднее въ годъ .	**59**	**31**	**61**	**4.156**	**105**	**66**	**328**	**157**	**360**	**90**	**5.416**
1921	26	36	32	6.277	49	10	376	67	308	139	7.320

Кромѣ Харбина, болѣе или менѣе значительныя отправки показываетъ Хайлинъ. Сосѣдняя станція, Муданьцзянъ, отправляла муку изъ г. Нингуты, тяготѣющаго къ этой станціи и насчитывающаго до пяти китайскихъ мельницъ.

Удѣльный вѣсъ харбинскаго мукомолья и, вмѣстѣ съ тѣмъ, общій ростъ мукомольнаго производства по отдѣльнымъ годамъ, начиная съ 1911 года, изображенъ на діаграммѣ № 45.

---

*) Частично пущенъ въ ходъ съ февраля 1920 года.

Аналогичной характеристикой для положенія маслобойнаго дѣла по линіи Кит. Вост. жел. дор. служатъ діаграммы № 47 и № 48 и нижеслѣдующія данныя объ отправкѣ жмыховъ со станцій Кит. Вост. жел. дор. (въ тысячахъ пудовъ):

	Цицикаръ.	Аньда.	Маньгоу.	Харбинскій узелъ.	Ашхэ.	Имяньпо.	Хайлинъ.	Муданьцзянъ	Прочія ст.	ВСЕГО.
1911	—	—	—	82	478	10	45	133	236	984
1912	—	—	—	224	360	6	30	93	107	820
1913	—	—	—	564	262	6	45	88	172	1.137
1914	—	—	—	953	341	7	28	85	241	1.655
1915	—	—	—	3.164	410	17	163	266	253	4.273
Среднее въ годъ	—	—	—	**998**	**370**	**9**	**62**	**133**	**202*)**	**1.774**
1916	—	—	73	3.673	448	15	108	153	56	4.526
1917	3	2	48	6.910	438	32	78	116	76	7.703
1918	—	—	152	4.106	109	40	47	110	24	4.588
1919	—	7	128	5.141	154	73	265	358	45	6.171
1920	15	62	149	5.037	52	49	147	347	138	5.996
Среднее въ годъ	**4**	**14**	**110**	**4.973**	**240**	**42**	**129**	**217**	**68**	**5.797**
1921	**57**	**595**	**163**	**7.147**	**91**	**137**	**59**	**347**	**75**	**8.671**

Отправки жмыховъ изъ Харбина, какъ и муки, соотвѣтственно составляютъ свыше 80% отъ всѣхъ отправленій этихъ продуктовъ.

Нѣтъ надобности останавливаться на причинахъ, обусловившихъ промышленный ростъ Харбина. Центральное положеніе на пересѣченіи желѣзнодорожныхъ и воднаго (по Сунгари) путей въ обширномъ земледѣльческомъ районѣ, собирающемъ многомилліонные урожаи бобовъ и пшеницы,—достаточно его объясняютъ.

Больше интереса представляютъ, наоборотъ, причины относительно слабаго развитія промышленности по линіи. Очевидно, что тамошнія предпріятія не менѣе, чѣмъ харбинскія, находятся непосредственно на мѣстахъ производства соотвѣтствующаго сырья (зерна) и это—первое и главное основаніе ихъ поселенія тамъ. Но тогда въ чемъ же заключаются невыгоды положенія предпріятій по линіи, которыя препятствовали ихъ росту?

Отвѣтъ находится, прежде всего, *въ условіяхъ сбыта*.

---

*) Въ томъ числѣ со ст. Шуанченпу 164 тыс. пуд.; за пятилѣтіе 1916—1920 ст. Шуанченпу отправила жмыховъ въ среднемъ въ годъ уже только 11 тыс. пуд., а въ 1921 г. всего лишь 3 тыс. пуд.

Жмыхи—товаръ почти исключительно экспортный. Въ годы же войны, когда преимущественно создавалась маслобойная промышленность,—вывозъ по Кит. Вост. жел. дор. обратился къ южному направленію. Такимъ образомъ, Харбинъ оказывался ближе къ мѣсту сбыта, чѣмъ западный и восточный участки дороги, и строить заводы въ Харбинѣ было выгоднѣе, чѣмъ на линіи.

Что касается муки, то большая часть ея сбывается въ Южной Маньчжуріи, и, опять-таки, Харбинъ имѣетъ здѣсь преимущества болѣе дешовой доставки.

Для другихъ производствъ самъ Харбинъ является главнымъ рынкомъ сбыта.

Кромѣ сбыта, существенное значеніе въ разселеніи предпріятій по линіи имѣетъ, затѣмъ, вопросъ топлива.

Снабженіе топливомъ.

Надо сказать, что вопросъ этотъ является однимъ изъ очень тяжелыхъ для обрабатывающей промышленности Сѣверной Маньчжуріи.

Несмотря на обиліе лѣсовъ въ краѣ, несмотря на наличіе угольныхъ копей и нетронутыхъ еще залежей, Сѣверо-Маньчжурская промышленность работаетъ, главнымъ образомъ, не на мѣстномъ, а на привозномъ топливѣ, и именно на фушунскомъ каменномъ углѣ. Промышленныя заведенія Шуанченпу, Харбина, Ашихэ и Аньда служатъ Фушуну неустанными данниками. А они составляютъ $^9/_{10}$ всей сѣверо-маньчжурской промышленности. Остальная часть употребляетъ въ качествѣ топлива, главнымъ образомъ, дрова, и въ меньшемъ количествѣ уголь—на западѣ чжалайнорскій и привозной изъ Забайкалья черновской, на востокѣ же—уссурійскій и сучанскій.

Нижеслѣдующая таблица даетъ представленіе о размѣрѣ потребленія угля частными предпріятіями харбинскаго центра.

Прибытіе каменнаго угля на ст. Харбинскаго узла (въ тыс. пуд.):

въ 1906 г. .	130	въ 1911 г. .	3.087	въ 1916 г. .	6.427
» 1907 » .	47	» 1912 » .	4.165	» 1917 » .	7.327
» 1908 » .	429	» 1913 » .	3.995	» 1918 » .	6.260
» 1909 » .	885	» 1914 » .	4.722	» 1919 » .	5.426
» 1910 » .	1.937	» 1915 » .	7.148	» 1920 » .	5.664
Въ ср. въ годъ . .	687	Въ ср. въ годъ .	4.624	Въ ср. въ годъ .	6.421

Въ 1921 году—7.258.

Привозъ угля противъ средняго за пятилѣтіе 1906—1910 гг. увеличился для періода 1911—1915 гг. въ 7 разъ; для 1916—20 гг.—въ 9 разъ, а для 1921 г.—въ $10^1/_2$ разъ.

Для того, чтобы взвѣсить эти числа, ниже дается сопоставленіе ихъ со всѣми перевозками угля по Кит. Вост. жел. дорогѣ по коммерческому тарифу:

Въ среднемъ за годъ по пятилѣтіямъ.	Всего перевезено въ тысяч. пудовъ.	Въ томъ числѣ прибыло на ст. Харб. узла.	
		Въ тысяч. пуд.	Въ %% отъ всѣхъ перевозокъ.
1906—1910 . . .	872	687	79%
1911—1915 . . .	6.824	4.624	68%
1916—1920 . . .	8.371	6.421	77%
за годъ 1921 . .	9.134	7.258	79%

Наконецъ, происхожденіе угля видно изъ слѣдующихъ данныхъ о ввозѣ угля въ Сѣверную Маньчжурію для частнаго рынка по Кит. Вост. ж. д. (въ тыс. пуд.):

	Всего ввезено.	Въ томъ числѣ:			
		Съ Усс. ж. д	Съ Заб. ж д.	Съ Ю.-М. жел. дор.	
1913	4.850	12	11	4.827*)	99,5%
1914	3.623	318	11	3.294	91%
1915	8.452	627	48	7.777	92%
1916	7.503	87	—	7.416	99%
1917	6.892	701	335	5.856	85%
1918	6.215	1.438	12	4.765	77%
1919	5.292	360	439	4.493	85%
1920	6.902	540	1	6.361	92%
1921	8.021	621	—	7.400	92%

Въ среднемъ за время 1913—1921 гг. фушунскій уголь, ввозимый съ Южно-Маньчжурской жел. дор., составлялъ 71% отъ всего количества угля, обращающагося по Кит. Вост. жел. дор., и 96% отъ потребленія Харбина.

До войны пудъ фушунскаго угля продавался въ Харбинѣ по 14—15 коп. за пудъ. Къ началу же 1920 года, судя по котировкамъ харбинской биржи, цѣна угля доходила до невѣроятной цифры—въ 1 енъ за пудъ.

Съ января мѣсяца 1920 года цѣна постепенно понижалась, пока не опредѣлилась, наконецъ, въ устойчивой для послѣдняго полугодія цифрѣ въ 32 к. за пудъ, которая все-таки больше чѣмъ въ два раза выше цѣны до-военнаго времени.

Цѣны на фушунскій уголь (2 с.) въ Харбинѣ по котировкамъ харбинской биржи (въ сенахъ за пудъ):

1920 г.		1921 г.	
въ среднемъ за		въ среднемъ за	
январь—мартъ . .	84 с.	январь—мартъ . .	40 с.
апрѣль—іюнь . .	65 с.	апрѣль—іюнь . .	37 с.
іюль—сентябрь . .	49 с.	іюль—сентябрь . .	32 с.
октябрь—декабрь .	48 с.	октябрь—декабрь .	32 с.

---

*) Включены отправленія со ст. Куаньчэнцзы.

Неудивительно, поэтому, что харбинскія мельницы и другіе заводы, помимо отбросовъ производства, жгутъ подъ котлами отруби или жмыхи, въ зависимости отъ цѣнъ на тѣ и другіе.

Во второй половинѣ 1921 года въ Харбинѣ увеличилось примѣненіе угля Сучанскихъ копей. Уголь этотъ, въ лучшихъ сортахъ обладающій теплотворной способностью большей, чѣмъ фушунскій на 16—18%, могъ бы, при ввозѣ въ достаточномъ количествѣ, составить для Фушуна солидную конкуренцію и лишить монопольнаго господства. Однако, общее неблагопріятное для какого-либо производства положеніе въ Приморьѣ препятствовало до сихъ поръ развитію ввоза. По послѣднимъ свѣдѣніямъ изъ Приморья, ожидается, что ввозъ сучанскаго угля на Кит. Вост. жел. дор. можетъ быть доведенъ до полумилліона пудовъ въ мѣсяцъ. Въ связи съ этимъ, съ марта мѣсяца текущаго года сучанскій уголь сталъ появляться въ котировкахъ харбинской биржи, расцѣниваясь по 36 коп. за пудъ, что въ переводѣ по теплотворной способности отвѣчаетъ цѣнѣ въ 29,5—30 коп. за пудъ фушунскаго, противъ фактической цѣны послѣдняго въ 32 коп.

Поскольку промышленныя предпріятія работаютъ на мѣстный рынокъ полосы Кит. Вост. жел. дор., огражденный отъ соотвѣтственныхъ ввозныхъ продуктовъ высокими желѣзнодорожными тарифами,—цѣна топлива для мѣстныхъ промышленниковъ остается безразличной. Въ ней больше заинтересованъ потребитель фабрикатовъ, вынужденный изъ своего кармана покрывать всѣ избыточныя издержки производства.

Наоборотъ, при экспортѣ—удешевленіе топлива составляетъ одно изъ необходимыхъ условій успѣха. Во всякомъ случаѣ, и маслобойная промышленность, и мукомольная страдаютъ отъ конкуренціи промышленности Южной Маньчжуріи въ большой мѣрѣ вслѣдствіе того, что послѣдняя располагаетъ болѣе дешовымъ топливомъ.

Казалось бы, поэтому, что харбинскимъ предпринимателямъ слѣдуетъ болѣе чутко относиться ко всѣмъ возможностямъ обезпеченія своихъ предпріятій наиболѣе выгоднымъ топливомъ. Въ частности, прекраснымъ способомъ была бы организація спеціальнаго товарищества или компаніи по снабженію топливомъ, куда промышленныя предпріятія входили бы пайщиками въ размѣрѣ, соотвѣтственномъ потребленію ими топлива. Это было бы, между прочимъ, первымъ шагомъ на пути синдицированія, которое, все равно, неизбѣжно, въ виду явнаго несоотвѣтствія производительности съ размѣрами сбыта.

Возвращаясь, теперь, къ размѣщенію промышленности по линіи, приходится констатировать, что какъ-разъ центры наибольшаго сбора зерна имѣютъ особенно дорогое топливо. Аньда, напр., которая отправляетъ $^1/_4$—$^1/_3$ всей отправляемой по Кит. Вост. жел. дор. пшеницы и $^1/_7$—$^1/_8$ бобовъ, получаетъ уголь изъ Фушуна и по сравненію съ Харбиномъ переплачиваетъ за провозъ около 3 коп. съ пуда.

Еще большія, чѣмъ топливныя, трудности, которыя приходится преодолѣвать предпринимателю, обосновавшему производство по линіи—это *обезпеченіе рабочими.*

Рабочая сила.

Тѣ же аньдинскія предпріятія, напр., вынуждены законтрактовывать рабочихъ на югѣ Маньчжуріи и принимать на себя расходы по перевозкѣ ихъ изъ Инкоу и Дайрена и обратно, что оказывается обременительнымъ при неустойчивости производства. Напротивъ, въ Харбинѣ рабочихъ рукъ имѣется достаточно на мѣстѣ, и предприниматель здѣсь не связываетъ себя длительными обязательствами.

Само собой разумѣется, что главный контингентъ рабочихъ составляютъ китайцы. Въ предпріятіяхъ, принадлежащихъ китайцамъ, ими же заняты и мѣста служащихъ, и лишь какъ исключеніе, при организаціи новаго дѣла, или для внѣшнихъ сношеній, встрѣчаются русскіе. В заведеніяхъ смѣшаннаго владѣнія и чисто-русскихъ—обычно наиболѣе отвѣтственные служащіе вербуются изъ русскихъ.

Въ свое время при возникновеніи обрабатывающей промышленности вопросъ обезпеченія квалифицированнымъ персоналомъ стоялъ довольно остро. Рабочіе спеціалисты цѣнились очень высоко и были рѣдки.

Теперь, благодаря способности китайцев к обученію новымъ видамъ труда, и отчасти—русскимъ бѣженцамъ, положеніе измѣнилось, и рабочіе и служащіе имѣются въ изобиліи по всѣмъ спеціальностямъ.

Вопросъ, который еще остается—это вопросъ стоимости труда. Суть его заключается въ томъ, что рабочая плата въ Южной Маньчжуріи болѣе дешева, чѣмъ въ Сѣверной,—и это одинъ изъ пунктовъ, дающихъ южно-маньчжурской промышленности опору для конкуренціи съ сѣверной.

Объясненіемъ разницы въ стоимости труда служитъ, съ одной стороны, то обстоятельство, что рабочіе Сѣверной Маньчжуріи в большей части пришлые, тогда какъ плотно населенная Южная Маньчжурія имѣетъ кадръ рабочихъ изъ мѣстнаго населенія. Съ другой стороны, общія условія жизни рабочаго на сѣверѣ требуютъ отъ него большихъ расходовъ для существованія, чѣмъ на югѣ, а, слѣдовательно, и болѣе высокой заработной платы.

По отдѣльнымъ производствамъ, видамъ профессій и даже отдѣльнымъ предпріятіямъ заработная плата естественно неодинакова.

Для примѣра наблюдающейся разницы въ оплатѣ труда, приведемъ данныя по мельницамъ, находящимся въ разныхъ районахъ.

Мѣсячное жалованье служащимъ на мельницахъ полосы Кит. Вост. жел. дор. въ районахъ высокой и низкой оплаты труда, опредѣляется слѣдующими цифрами:

	Высокая оплата.	Низшая оплата.
Крупчатникъ	300 долл.	125 долл.
Машинистъ	300 »	60 »
Помощникъ машиниста . .	150 »	35 »
Разсѣвщикъ	40 »	35 »
Обойщикъ	40 »	16 »
Вальцовщикъ	30 »	17 »
Масленщикъ	30 »	17 »
Кочегаръ	30 »	17 »
Подметальщикъ	15 »	10 »

Тѣмъ не менѣе, для неквалифицированнаго труда можно установить нѣкоторую среднюю норму оплаты. Въ Харбинѣ она держится около 10—15 долларовъ въ мѣсяцъ, при хозяйской квартирѣ и содержаніи, и подымается до 20—25 рублей безъ содержанія.

При этомъ, за исключеніемъ отдѣльныхъ русскихъ предпріятій, наниматель не несетъ никакихъ дополнительныхъ расходовъ по лѣченію, страхованію и проч.

Взаимоотношенія рабочихъ и предпринимателей проходятъ подъ знакомъ полнаго невмѣшательства. За исключеніемъ мѣръ Городского Совѣта по общей санитаріи, положеніе рабочихъ не регулируется никакими нормами. Впрочемъ, въ настоящей правовой обстановкѣ полосы К. В. ж. д. проведеніе какого-либо рабочаго законодательства встрѣтитъ совершенно неодолимыя затрудненія.

Любопытная особенность китайской организаціи, заключающаяся въ участіи служащихъ въ прибыляхъ, восполняетъ отчасти отсутствіе регулировки и связываетъ ихъ интересы съ интересами дѣла.

Вообще говоря, производство ведется непрерывно круглыя сутки безъ воскреснаго отдыха, въ соотвѣтствіи съ китайскимъ календарнымъ цикломъ. За вычетомъ остановокъ на ремонтъ, чистку котловъ и праздниковъ, рабочій годъ составляетъ около 300 рабочихъ дней.

Работа производится двумя комплектами рабочихъ, смѣняющихъ другъ друга черезъ каждые 8 часовъ. Такимъ образомъ, рабочій день отдѣльнаго рабочаго выходитъ восьмичасовымъ однѣ сутки и 16-часовымъ—слѣдующія. Въ общемъ, онъ составляетъ 12 полныхъ часовъ работы.

Практически предпріятія, вслѣдствіе дурной конъюнктуры послѣдняго времени, работаютъ съ перерывами и часто останавливаются. А такъ какъ на время простоя распускается только часть рабочихъ, то предпріятія несутъ расходы непроизводительно, рабочіе же не имѣютъ увѣренности въ прочности заработка.

Коснувшись правового положенія рабочихъ, представляющагося съ европейской точки зрѣнія совершенно ненормальнымъ и, тѣмъ не менѣе, вполнѣ естественнаго въ условіяхъ Китая, нельзя обойти молчаніемъ и правового положенія самихъ предпріятій.

Правовое положеніе.

Основная и наиболѣе характерная черта нынѣшняго порядка вещей, это —неустойчивость и связанная съ нею неопредѣленность будущаго и неувѣренность въ немъ. Полоса дороги отражаетъ на себѣ всю безконечную сложность международныхъ отношеній. Положеніе здѣсь одинаково можетъ измѣниться изданіемъ декрета въ Пекинѣ, и рѣшеніемъ Конференціи въ Вашингтонѣ. Самая земля, на которой воздвигнуты капитальныя зданія мельницъ и заводовъ, не составляетъ незыблемой собственности, а значится за владѣльцами на правахъ переаренды.

Другая не менѣе вредная для промышленнаго развитія особенность мѣстныхъ условій заключается въ фактическомъ неравенствѣ правъ по національностямъ. Тогда какъ японцы или другіе иностранцы въ лицѣ своихъ дипломатическихъ представителей имѣютъ надежную и внимательную охрану своихъ личныхъ и имущественныхъ интересовъ, китайскія предпріятія, а теперь и русскіе промышленники, предоставлены всѣмъ случайностямъ. Между тѣмъ, твердый гражданскій правопорядокъ—основное условіе для промышленной дѣятельности. Внѣ его возможна только спекуляція. Неравенство въ правовомъ положеніи предпринимателей прямо сказывается на расходахъ по производству и тѣмъ ставитъ отдѣльныя предпріятія въ неодинаковыя условія конкуренціи. Въ то время, какъ русскія предпріятія въ чертѣ Харбина платятъ налоги въ пользу Городского Совѣта, китайскія уплачиваютъ, сверхъ того, еще сборы въ пользу Китайскаго Правительства, иностранцы же уклоняются отъ всякихъ сборовъ, кромѣ таможенныхъ пошлинъ.

Злободневный вопросъ о налогахъ и сборахъ выявляетъ и еще одну особенность мѣстнаго строя, именно—неопредѣленность правъ и обязанностей. Паровые маслобойные заводы, свободные отъ обложенія продуктовъ производства во всей полосѣ отчужденія, вдругъ *) на ст. Аньда приглашаются подъ угрозой штрафовъ немедленно платить пошлины въ размѣрѣ по 1 доллару со 100 цзинъ бобоваго масла и по 5 центовъ со 100 цзинъ жмыховъ.

Тѣмъ не менѣе, обрабатывающая промышленность успѣла сдѣлаться для Сѣверной Маньчжуріи крупнымъ факторомъ хозяйства. Годовой оборотъ промышленныхъ заведеній европейскаго типа достигаетъ 50 милліоновъ рублей. На внутренній рынокъ и для экспорта ежегодно выбрасываются ими десятки милліоновъ пудовъ муки, жмыховъ, масла и др. продуктовъ, которые составляютъ важнѣйшую послѣ зерновыхъ хлѣбовъ категорію грузовъ К. В. ж. д.

* * *

---

*) Циркуляръ Пошлинной Конторы отъ 8 декабря 1921 г.

XIII.

МУКОМОЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Туземное и европейское мукомолье.

Среди различныхъ отраслей обрабатывающей промышленности Сѣверной Маньчжуріи—производство муки занимаетъ безспорно первое мѣсто. Въ мукомольное дѣло вложена большая часть промышленнаго капитала; оно имѣетъ наилучшую среди другихъ производствъ хозяйственную и техническую организацію. Наконецъ, оно же, по цѣнности вырабатываемыхъ продуктовъ, составляетъ, по меньшей мѣрѣ, половину всего промышленнаго оборота полосы Кит. Вост. жел. дороги.

Такимъ значеніемъ мукомольной промышленности Сѣверная Маньчжурія обязана исключительно предпріятіямъ европейскаго типа. Мукомольныя мельницы туземныя не играютъ въ ней никакой роли. Даже въ ряду вообще примитивныхъ китайскихъ производствъ онѣ стоятъ на второмъ планѣ. Впрочемъ, и самая пшеница, и мука изъ нея до появленія европейцевъ потреблялись китайцами въ самомъ незначительномъ количествѣ.

Китайская мельница представляетъ собою жерновой поставъ изъ двухъ камней: нижняго неподвижнаго и верхняго, вращающагося вокругъ вертикальной оси, и составляетъ принадлежность крестьянскаго домашняго хозяйства. Въ городахъ и торговыхъ центрахъ или при ханшинныхъ заводахъ имѣются мельницы промышленнаго характера—въ нѣсколько поставовъ. Помолъ ведется въ три послѣдовательныхъ пріема съ постепеннымъ измельченіемъ, напоминая этимъ современный методъ работы. Впрочемъ, въ отличіе отъ крупчатныхъ мельницъ, ступенчатый размолъ не служитъ условіемъ для раздѣленія муки по сортамъ. Весь продуктъ полностью проходитъ черезъ бѣгуны, которыми начинается производство, и затѣмъ черезъ двѣ пары жернововъ. Производство заканчивается отдѣленіемъ отрубей на ручныхъ ситахъ.

Вслѣдствіе отсутствія предварительной очистки зерна, мука получается болѣе чѣмъ посредственнаго качества и содержитъ большое количество примѣсей.

По анализамъ Кит. Вост. жел. дороги, мука китайскаго производства содержитъ *):

воды	11,68
азотистыхъ веществъ	11,80
крахмала	67,03
декстрина	4,01
жировыхъ веществъ	1,57
золы	1,01

Слѣдствіемъ недостаточной очистки зерна является, какъ видимъ, высокое содержаніе жировыхъ веществъ, обусловленное присутствіемъ въ мукѣ зародышевой части зерна, и—золы. Что касается примѣсей, то въ отдѣльныхъ образцахъ, изслѣдованныхъ въ лабораторіи Кит. Вост. жел. дор., примѣсь кукурузной муки доходила до 42%, просяной—до 20%, бобовой—до 12% и золы и земли—до 15%.

Число мелкихъ туземныхъ мельницъ въ Сѣверной Маньчжуріи чрезвычайно велико. Однако, производительность отдѣльной мельницы не превышаетъ 50—60 пудовъ въ сутки. Къ тому же работа ведется не круглый годъ. Въ общемъ, можно предполагать, что вся выработка туземныхъ мельницъ въ Сѣверной Маньчжуріи не составляетъ и 1/3 производства мельницъ современнаго европейскаго типа.

Во всякомъ случаѣ, замѣчается, что вездѣ, гдѣ въ районѣ расположенія китайскихъ мельницъ возникаютъ мельницы крупныя, число первыхъ сокращается, и онѣ уступаютъ мѣсто крупной промышленности. Быстрому распространенію вальцовой муки въ толщѣ китайскаго населенія препятствуетъ, очевидно, не столько консерватизмъ его въ потребленіи, сколько недоступность муки въ силу отдаленности мельницъ и высокой цѣны.

Потребленіе вальцовой муки сдѣлалось обычнымъ въ массѣ туземнаго населенія. Даже больше—существованіе и развитіе крупной мукомольной промышленности полосы дороги опирается теперь, главнымъ образомъ, на китайское потребленіе муки въ Сѣверной, а также въ Южной Маньчжуріи, куда вывозится около половины всей выработки сѣверо-маньчжурскихъ мельницъ.

Тѣмъ не менѣе, возникновеніе и первоначальный ростъ мукомольнаго дѣла всецѣло связанъ съ русскимъ населеніемъ какъ въ части производства, такъ, одинаково, и въ смыслѣ потребленія.

Какъ все, вообще, экономическое развитіе Маньчжуріи, мукомольное производство неразрывно связано съ постройкой желѣзной дороги.

Еще до открытія эксплоатаціи Кит. Вост. жел. дороги, въ Харбинѣ въ 1900 году возникло первое Маньчжурское мукомольное Т-во, фирма,—существующая по сей день, хотя и не въ рукахъ первоначальныхъ владѣльцевъ. Вторая мельница въ Харбинѣ была построена средствами самой дороги и въ

---

*) Среднее изъ трехъ пробъ.

1902 году передана частному Сунгарійскому мукомольному Т-ву. Въ слѣдующемъ, 1903 году, возникли русскія мельницы въ Имяньпо и Куаньченцзы.

Сильнѣйшимъ толчкомъ для дальнѣйшаго роста мукомольнаго производства послужила русско-японская война. Къ спросу на муку со стороны русскаго населенія полосы Кит. Вост. жел. дор. и смежныхъ съ Сѣверной Маньчжуріей русскихъ областей во время войны присоединилось громадное, практически неограниченное, требованіе на продукты мукомольной промышленности со стороны арміи. Поставки на армію приносили чисто-военныя прибыли, что побуждало предпринимателей къ увеличенію производства до предѣловъ возможности.

Съ окончаніемъ войны періодъ блестящей конъюнктуры рѣзко оборвался и для мукомоловъ, смѣнившись жестокимъ кризисомъ. Мукомольное производство стало давать крупные дефициты. Отдѣльные владѣльцы мельницъ разорялись и ликвидировали свои предпріятія. Тѣмъ не менѣе, мукомольная промышленность не погибла. Возникнувъ подъ давленіемъ непосредственнаго спроса, теперь, когда спросъ упалъ, и когда мукомольное производство какъ бы переросло само себя, оно должно было для послѣдующаго существованія, подобно всякой крупной промышленности, искать спросъ и создавать для себя рынки сбыта. Эпизодъ русско-японской войны только ускорилъ наступленіе этого момента, который, все равно, въ силу общихъ свойствъ развитія крупной промышленности, можно было считать неизбѣжнымъ.

Въ 1907—8 годахъ, когда стихли отголоски военной грозы и кризиса, въ Сѣверной Маньчжуріи, включая ст. Куаньченцзы, значилось 15 мельницъ, въ томъ числѣ 8 въ районѣ Харбина и 7 по линіи*).

Въ слѣдующее пятилѣтіе число мельницъ еще увеличилось, и въ 1913 г. ихъ насчитывалось уже 19: въ Харбинѣ—12 и по линіи—7.

Наконецъ, послѣднимъ импульсомъ, приведшимъ мукомольную промышленность къ ея нынѣшнему состоянію, явилась міровая война, которая, повторивъ блестящія конъюнктуры войны русско-японской, — вызвала усиленное строительство новыхъ мельницъ не только въ Сѣверной Маньчжуріи, но и въ Южной.

Число и производительность мельницъ.

Въ настоящее время общее число паровыхъ мукомольныхъ мельницъ въ полосѣ Кит. Вост. ж. д. достигло 33, изъ которыхъ 24 мельницы расположены въ районѣ Харбина и остальныя 9 по линіи—въ Фуляэрди, Аньда, Имяньпо, Хайлинѣ, Шуанченпу и Куаньченцзы. Изъ мельницъ Харбинскаго узла 4 расположены въ предѣлахъ городской черты на Пристани, 3—въ Старомъ Харбинѣ, 2—на Интендантскомъ разъѣздѣ, остальныя—на 8-мъ участкѣ и въ примыкающемъ къ нему Фуцзядянѣ. Кромѣ того, внѣ линіи, имѣются мельницы въ г. Цицикарѣ и Нингутѣ. Предположены къ постройкѣ одна мельница при ст. Муданьцзянъ, другая—въ Мацяохэ.

---

*) 2—въ Шуанченпу, 1—въ Ашихѣ, 1—въ Имяньпо, 2—въ Хайлинѣ, 1—въ Куаньченцзахъ.

По національностямъ владѣльцевъ существующія мельницы распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Китайскихъ мельницъ	21
Смѣшаннаго владѣнія	2
Русскихъ	8
Японскихъ	2
Всего	33

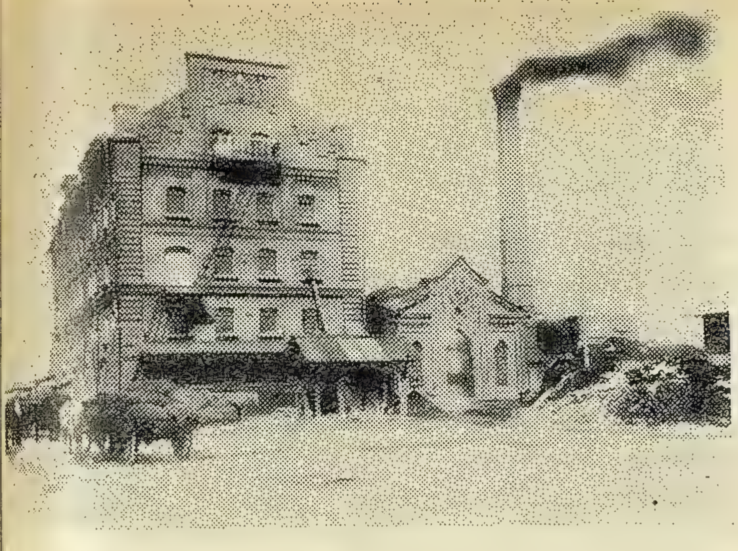
Возможная производительность всѣхъ 33 мельницъ полосы К. В. ж. д. опредѣляется въ 75.500 пудовъ зерна въ сутки или 57 тысячъ пудовъ муки, что соотвѣтствуетъ ежегодной переработкѣ около 25 милліоновъ пудовъ пшеницы. Однако, дѣйствительная выработка далеко отстаетъ отъ возможной.

Въ среднемъ, за послѣднія пять-шесть лѣтъ ежегодно перерабатывалось въ круглыхъ цифрахъ около 12 милліоновъ пудовъ пшеницы, съ выходомъ около 9 милліоновъ пудовъ муки и 2,5 милліоновъ пудовъ отрубей. Послѣднюю дѣйствительную производительность надо считать въ 16 милліоновъ пудовъ пшеницы, а выходъ муки—въ 12 милл. пудовъ.

Значеніе этихъ цифръ въ общемъ оборотѣ пшеницы, какъ товара для Сѣверной Маньчжуріи, уясняется слѣдующими данными объ отправленіяхъ пшеницы и муки со ст. Кит. Вост. ж. д., при чемъ мука переведена на зерно изъ округленнаго расчета: 1 пудъ муки = $1^1/_3$ пуда пшеницы.

Отправлено со станцій Кит. Вост. ж. д. въ среднемъ за одинъ годъ (въ тысячахъ пудовъ):

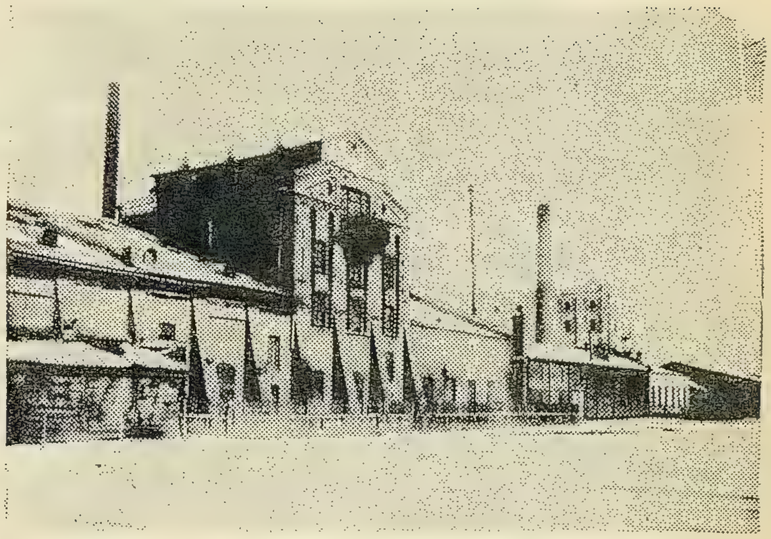
СТАНЦІИ.	1913—1915			1916—1917			1921		
	Всего пшеницы.	Въ томъ числѣ въ переработ. видѣ	Въ % отъ всего отправленія.	Всего пшеницы.	Въ томъ числѣ въ переработ. видѣ	Въ % отъ всего отправленія.	Всего пшеницы.	Въ томъ числѣ въ переработ. видѣ	Въ % отъ всего отправленія
Харбинъ	3,599	2.512	28,7%	10.240	5,541	29%	17.195	8.369	27,9%
Аньда	165	—	—	3.136	85	0,4%	7.988	43	0,2%
Муданьцзянъ	637	56	0,7%	752	209	1,2%	758	89	0,3%
Хайлинъ	789	361	4,1%	685	437	2,3%	636	501	1,6%
Шуанченпу	1.190	89	1,0%	1.055	480	2,6%	944	413	1,4%
Цицикаръ	13	—	—	306	41	0,2%	590	48	0,2%
Фуляэрди	63	61	0,7%	117	79	0,4%	156	35	0,1%
Ашихэ	189	33	0,4%	427	140	0,8%	73	65	0,3%
Имяньпо	50	16	0,2%	92	88	0,5%	32	13	—
Проч. станціи	115	103	1,1%	2.234	120	0,6%	1.575	185	0,7%
Всего	8.770	3.231	36,9%	19.064	7.220	38%	29.947	9.761	32,7%



Гор. Харбинъ.

Мукомольная мельница «Перваго Маньчжурскаго мукомольнаго Т-ва» (Чжанъ-бо-яна).

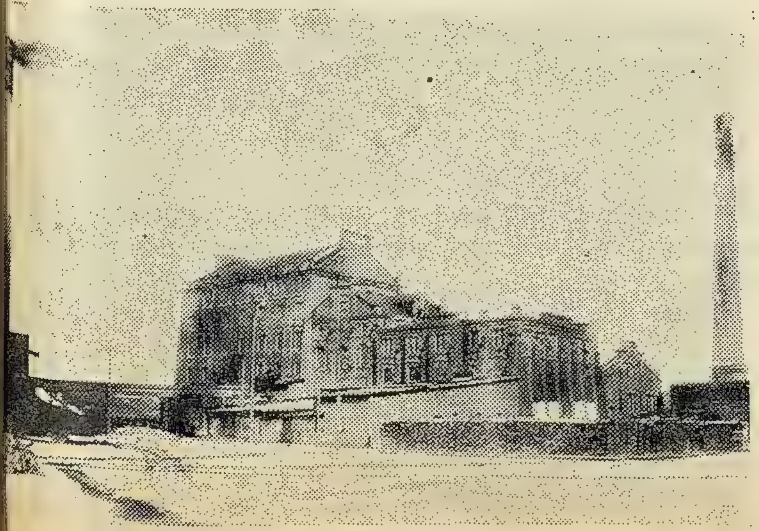
(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).



Гор. Харбинъ.

Мукомольная мельница «Маньчжурскаго мукомольнаго О-ва».

(Изъ коллекціи Экономичеекаго Бюро).



Гор. Харбинъ.

Мукомольная мельница «Акц. О-ва Сунгарійскихъ мельницъ».

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).

Отъ всего количества обращающейся по Кит. Вост. ж. д. пшеницы въ зернѣ и въ размолотомъ видѣ послѣдняя категорія составляетъ, такимъ образомъ, отъ 32,7 до 37%.

Для опредѣленія точнаго отношенія перемалываемаго зерна къ общему его количеству, поступающему въ оборотъ хлѣбной торговли, приведенныя цифры нуждаются въ поправкахъ. Съ одной стороны, къ перевозкамъ муки необходимо прибавить количество, потребляемое въ мѣстахъ расположенія мельницъ, а также вывозимое водой, съ другой—и отправки пшеницы въ зернѣ необходимо увеличить также на вывозъ по Сунгари и, въ особенности, на гужевую перевозку въ Чанчунь. Если принять во вниманіе и эти поправки, то количество перемалываемой пшеницы отъ всего количества этого хлѣба, обращающагося въ торговлѣ Сѣверной Маньчжуріи, составляетъ около 50%.

Картина роста мукомольной промышленности будетъ не полной, если одновременно не отмѣтить положенія мукомольнаго производства въ другихъ частяхъ Китая, по крайней мѣрѣ тѣхъ, съ продуктами которыхъ Сѣверная Маньчжурія входитъ въ соприкосновеніе на почвѣ взаимной конкуренціи.

Къ числу таковыхъ, прежде всего, относится *мукомольное производство Южной Маньчжуріи*—этого важнѣйшаго рынка для харбинской муки. Начало мукомольнаго производства въ Южной Маньчжуріи относится къ 1906—8 годамъ, когда было учреждено Маньчжурское Мукомольное Т-во и построена мельница въ Тьелинѣ. Но развитіе этого дѣла всецѣло приходится на время міровой войны. Центромъ производства является Чанчунь, который вмѣстѣ съ Куаньченцзы*) имѣетъ 7 мельницъ съ максимальной общей выработкой до 25.000 пудовъ въ сутки. Затѣмъ имѣются—мельница въ Мукденѣ съ выработкой 2.500 пудовъ, упомянутая уже въ Тьелинѣ—на 4.000 пудовъ, въ Дайренѣ—на 4.000 пудовъ и въ Кайюанѣ—на 4.000 пудовъ, всего 11 мельницъ съ суточной производительностью до 39,5 тысячъ пудовъ зерна, или около 52% отъ выработки мельницъ полосы Кит. Вост. ж. д. безъ Куаньченцзы.

Другимъ центромъ мукомолья въ Китаѣ, важнымъ въ смыслѣ конкуренціи на рынкахъ сбыта харбинской муки, является *Шанхай*. Въ 1910 году тамъ было 7 паровыхъ мельницъ съ суточной переработкой около 25.000 пудовъ пшеницы. Въ настоящее время имѣются 22 мельницы, перерабатывающія до 150—175 тысячъ пудовъ въ сутки. Шанхайская мука, на-ряду съ привозной изъ Америки и Австраліи, стоитъ постоянной угрозой благополучію маньчжурской мукомольной промышленности. Большое, затѣмъ, число мельницъ находится въ центральномъ Китаѣ и меньшее въ сѣверномъ. Всего, по недостаточно провѣреннымъ даннымъ, Китай, включая Маньчжурію, насчитываетъ около 120 мельницъ европейскаго типа, которыя обслуживаютъ нужды мѣстнаго населенія и, сверхъ того, ежегодно экспортируютъ около 30 милліоновъ пудовъ муки.

Нельзя, наконецъ, обойти молчаніемъ мукомольное производство, развившееся въ русскихъ, пограничныхъ съ Сѣверной Маньчжуріей областяхъ, которыя до закрытія порто-франко и введенія пошлины играли роль потребителя маньчжурской муки. Подъ защитой таможенной пошлины, въ Приморской области, на Амурѣ и въ Забайкальской области появились мѣстныя мельницы, работающія частью на мѣстномъ, частью на маньчжурскомъ зернѣ

---

*) По условіямъ производства, 2 мельницы Куаньченцзы должны быть отнесены къ Южной Маньчжуріи, хотя онѣ и вошли въ счетъ мельницъ полосы Кит. Вост. ж. д.

Въ силу исключительнаго положенія русскихъ областей, нынѣшнее производство тамошнихъ мельницъ не покрываетъ наличнаго спроса на муку *), и потому для полосы Кит. Вост. жел. дор. открывается вновь русскій рынокъ, недостаточно, впрочемъ, устойчивый.

Условія работы мельницъ.

Обращаясь теперь къ ближайшему разсмотрѣнію мукомольнаго производства Сѣверной Маньчжуріи, остановимся сначала на статистикѣ производства, затѣмъ на динамикѣ, наконецъ, изслѣдуемъ общія условія развитія этой промышленности и попытаемся, въ заключеніе, намѣтить перспективы возможнаго будущаго.

Первый кардинальной важности для всякой промышленности вопросъ— это вопросъ *капитала.* Къ сожалѣнію, именно этотъ пунктъ является наиболѣе щекотливымъ при обслѣдованіи, и потому освѣщеніе его сопряжено съ большими трудностями.

Легче, конечно, поддается учету капиталъ связанный, то-есть та часть средствъ предпріятія, которая вложена неподвижно въ землю, зданія и оборудованіе.

Съ внѣшней стороны мельницы полосы Кит. Вост. жел. дор. въ большей части представляютъ собою капитальныя каменныя сооруженія, представленіе о которыхъ могутъ дать помѣщаемыя фотографіи отдѣльныхъ мельницъ.

Оборудованіе мельницъ по своему происхожденію и по техническому совершенству весьма разнообразно **). На-ряду съ машинами русскими, имѣются англійскія, американскія и германскія. Характерно, что для послѣднихъ установокъ машины выписываются, исключительно, изъ Германіи, что объясняется, прежде всего, сравнительной съ другими поставщиками дешевизной и затѣмъ испытанной доброкачественностью. Слѣдуетъ, конечно, отмѣтить и самый фактъ новыхъ установокъ, имѣющихъ цѣлью увеличеніе выработки,— фактъ, заслуживающій тѣмъ большаго вниманія, что заказы дѣлались въ 1920—1921 гг., то-есть послѣ того, какъ въ мукомольномъ производствѣ уже опредѣлился кризисъ.

Общая сумма неподвижнаго капитала, вложеннаго въ мукомольную промышленность полосы Кит. Вост. жел. дор., исчисляется въ размѣрѣ 12—15 милл. рублей.

Что касается *оборотныхъ средствъ,* то оцѣнка ихъ можетъ быть дана лишь съ самымъ отдаленнымъ приближеніемъ. Исходя изъ фактическаго помола въ 16 милл. пуд. въ годъ и считая, что нормально мельница должна располагать запасомъ зерна на 3 мѣсяца, т.-е. въ общей сложности, четырьмя милліонами пудовъ, мы можемъ предполагать, что необходимыя оборотныя средства при средней цѣнѣ пшеницы въ 1 рубль должны составлять около 4 милліоновъ рублей. Къ этой суммѣ необходимо добавить расходы по производству—хотя бы 1.800,000 рублей. Въ общемъ, оборотныя средства должны бы составить около 6 милліоновъ рублей. Весь же капиталъ, занятый въ мукомольной промышленности, опредѣлился бы въ 18—21 милл. рублей.

---

*) 7 вальцовыхъ мельницъ Приморья вырабатываютъ въ сутки около 20,000 пудовъ. Современныхъ свѣдѣній по другимъ районамъ не имѣется.

**) По сравненію съ мельницами Европейской Россіи, харбинскія имѣютъ относительно меньшее число вальцовыхъ поставовъ, что стоитъ въ связи съ особенностями мѣстной работы, отчасти же можетъ разсматриваться, какъ недостатокъ, отражающійся на качествѣ и выходахъ муки—по сортамъ.

Въ дѣйствительности, цѣны двухъ послѣднихъ лѣтъ въ среднемъ стояли выше рубля (1 руб. 14 к. въ 1920 г. и 1 руб. 26 к. въ 1921 г.). Наоборотъ, цѣны, за годы, предшествовавшіе войнѣ, были значительно ниже. За исключеніемъ 1912 г. (1 р. 04 к.), цѣна на пшеницу держалась, начиная съ 1907 г., около 65—70 коп. за пудъ. Уже въ силу этого старыя мельницы должны были оказаться недостаточно вооруженными оборотными средствами. Высокіе дивиденды годовъ войны не составили капиталовъ, такъ какъ погибли вмѣстѣ съ обезцѣненіемъ русскаго рубля.

Короче говоря, многія харбинскія мельницы въ настоящее время не располагаютъ не только избыточными, но даже нормально необходимыми средствами.

Къ несчастью для предпринимателей, недостатокъ средствъ очень слабо восполняется кредитомъ. Нормально организованнаго промышленнаго кредита въ Харбинѣ—нѣтъ. Тѣ же, кто такъ или иначе кредитомъ пользуется, уплачиваютъ проценты, въ два и три раза превышающіе установленный русскими законами предѣлъ.

Въ предыдущей главѣ мы уже касались вопроса *о рабочихъ рукахъ*, занятыхъ въ обрабатывающей промышленности Сѣверной Маньчжуріи, отмѣтивъ, въ частности, что Харбинъ не испытываетъ въ нихъ недостатка, хотя и оплачиваетъ рабочую силу дороже, чѣмъ конкурирующая промышленность Южной Маньчжуріи.

Впрочемъ, современная техника мукомольнаго производства такова, что рабочихъ, въ собственномъ смыслѣ слова, требуется самое ограниченное количество. Все производство, разъ только зерно засыпано, ведется непрерывно и автоматически вплоть до выхода конечныхъ продуктовъ. Передача отъ одной машины къ другой происходитъ или самотекомъ (сверху внизъ), или самотасками (сверху внизъ), или, наконецъ, по особымъ ремнямъ въ горизонтальномъ направленіи.

На долю человѣка остается наблюденіе за ходомъ работы и регулировка сообразно качеству зерна и желательному помолу.

Во главѣ такого наблюденія (не считая владѣльцевъ или общей администраціи) стоитъ крупчатникъ, имѣющій помощника. Въ Россіи для подготовки къ этой роли имѣлись спеціальныя школы. Въ какой степени причастны съ спеціальному образованію крупчатники Харбина, осталось невыясненнымъ. Надо полагать—это, впрочемъ, справедливо и для Россіи,—что большая часть пріобрѣтала необходимыя знанія путемъ чисто-практическаго обученія.

При прочихъ равныхъ условіяхъ отъ крупчатника, его умѣнія и, пожалуй, таланта зависитъ качество муки, выходъ ея по сортамъ, выходъ отрубей и распылъ, или промолъ. Слѣдовательно, съ нимъ же связанъ и успѣхъ дѣла.

Послѣднее утвержденіе станетъ вполнѣ убѣдительнымъ, если принять во вниманіе, что изъ одной и той же пшеницы (маньчжурской) выходъ муки можетъ въ зависимости отъ постановки дѣла колебаться въ ту или другую сторону до $3^1/_2$%.

Не останавливаясь на другихъ категоріяхъ личнаго персонала, обслуживающаго мельницу*), приводимъ, для примѣра, общій составъ мельницы, перемалывающей 1 милл. пуд. зерна въ годъ.

	Русскихъ.	Китайцевъ.	Всего.
Служащихъ	6	—	6
Рабочихъ на обойкѣ и мельн.	3	33	36
Въ машинномъ отдѣленіи и кочегаровъ	6	8	14
Въ конторѣ	4	2	6
Во дворѣ	4	25	29
Всего	23	68	91

Заготовка мельницами *сырья*—пшеницы опредѣляется общимъ характеромъ хлѣбной торговли Сѣверной Маньчжуріи, изображеннымъ въ главѣ пятой. Мукомолы въ дѣлѣ заготовки занимаютъ въ общей схемѣ послѣдовательныхъ переходовъ зерна отъ крестьянина-производителя послѣднее мѣсто— приблизительно одинаковое съ экспортеромъ. Мельницы, расположенныя по линіи, стоятъ нѣсколько ближе къ первоисточнику и пріобрѣтаютъ зерно дешевле. Въ прежнее время отдѣльныя русскія мельницы имѣли организованныя закупки на мѣстахъ, для чего держали агентовъ на погрузочныхъ станціяхъ и пристаняхъ. Теперь, по недостатку средствъ, отъ этой системы пришлось отказаться, и зерно покупается или съ подвоза къ мельницѣ въ Старомъ Харбинѣ, Фуцзядянѣ и Интендантскомъ разъѣздѣ и съ постоялыхъ дворовъ, или же, главнымъ образомъ, отъ хлѣбныхъ торговцевъ китайцевъ, при чемъ значительная часть сдѣлокъ производится на фуцзядянской биржѣ.

Только $^1/_8$ всего перерабатываемаго зерна подвозится къ мельницамъ по желѣзной дорогѣ. Въ статистикѣ перевозокъ мѣстнаго сообщенія по Китайской Восточной жел. дор. пшеница не играетъ большой роли, колеблясь въ теченіе 1913—21 гг. около средней ежегодной цифры въ два милліона пудовъ.

Перевезено пшеницы въ мѣстномъ сообщеніи Китайской Восточной ж. д. тысячъ пудовъ:

въ 1913 г.	789
» 1914 »	911
» 1915 »	1.453
» 1916 »	2.542
» 1917 »	1.927
» 1918 »	2.618
» 1919 »	2.290
» 1920 »	3.231
» 1921 »	1.493
въ среднемъ въ годъ	1.917

---

*) См. 410 стр. предыдущей главы.

Остальныя 7/8 поступаютъ или гужомъ, или по Сунгари. По этой причинѣ оказывается невозможнымъ прослѣдить движенія главной массы пшеницы по мѣсяцамъ. Между тѣмъ, эти данныя представляются чрезвычайно интересными.

Дѣло въ томъ, что цѣны на пшеницу въ теченіе года представляютъ очень неустойчивую величину, и своевременная заготовка сырья сильнѣйшимъ образомъ отражается на успѣхѣ производства.

Въ начальный періодъ дѣятельности русскихъ мукомоловъ и во время русско-японской войны ежегодно передъ началомъ хлѣбной кампаніи они на совмѣстномъ съ крупными хлѣботорговцами собраніи договаривались о цѣнахъ, которыя слѣдуетъ держать при закупкахъ, и обязывались подъ угрозой договоренной кары выполнять соглашеніе. Благодаря такимъ періодически возобновлявшимся конвенціямъ, цѣны на пшеницу держались очень низкими—не выше 45 коп. пудъ.

Послѣ войны, въ силу общей разрухи, кризиса и отсутствія прочности организаціи, соглашенія прекратились. Въ то же время зерно стало въ большомъ количествѣ вывозиться за предѣлы полосы дороги. Рядомъ съ мукомоломъ на хлѣбномъ рынкѣ появился крупный экспортеръ. Наконецъ, мѣстная хлѣбная торговля постепенно перешла въ руки китайцевъ. Сѣтованія по поводу спекуляціи перепродавцовъ занимаютъ немало мѣста въ отчетахъ харбинской биржи.

Само собою понятно, что каковы бы ни были недостатки торговли, въ конечномъ счетѣ для мукомола промышленника всѣ они фиксируются въ стоимости сырья. Цѣна на пшеницу составляетъ для предпринимателя предметъ неустаннаго вниманія и заботъ. Для мукомольнаго производства Сѣверной Маньчжуріи цѣна на сырье опредѣляетъ не только цѣны на продукты переработки, но также и расширеніе или сокращеніе сбыта, а, слѣдовательно, и производства. Въ этомъ смыслѣ вполнѣ показательно появленіе въ Южной Маньчжуріи въ текущую хлѣбную кампанію, ознаменовавшуюся высокими цѣнами зерна, привозной муки, американской, австралійской и шанхайской. Мука эта размѣщается на южномъ рынкѣ завѣдомо за счетъ сокращенія сбыта для мукомоловъ полосы Китайской Восточной жел. дор. Американская пшеница ввозилась въ этомъ сезонѣ также и во Владивостокъ, а мука проникла въ самый центръ сѣверо-маньчжурской промышленности—въ Харбинъ, и котировалась на биржѣ.

Казалось бы, что условія сельскаго хозяйства Сѣверной Маньчжуріи таковы, что предѣльная стоимость пшеницы на мѣстѣ должна оставаться постоянно ниже стоимости пшеницы привозной. Одинаково и при вывозѣ за предѣлы Маньчжуріи, эта пшеница должна была бы, все равно въ зернѣ или въ переработанномъ видѣ, съ успѣхомъ конкурировать съ продуктами другихъ мѣстъ, именно въ силу своей дешевизны*).

Въ дѣйствительности, успѣхи въ этомъ отношеніи значительно ниже теоретически ожидаемыхъ. Мука не идетъ пока дальше Южной Маньчжуріи и ближайшихъ мѣстъ Сѣвернаго Китая. Пшеница, правда, вывозится и въ Европу и въ Америку, но положеніе ея на этихъ рынкахъ нельзя считать упрочившимся.

---

*) Въ отчетѣ Сіаттльской Торговой Палаты за 1920 г. отмѣчалось первое за 20 ближайшихъ лѣтъ появленіе маньчжурской пшеницы на берегу Тихаго океана. Палата констатируетъ, что прибывшая пшеница за покрытіемъ расходовъ по фрахту оказалась на 10 цент. за бушель дешевле соотвѣтственной мѣстной, и призываетъ мѣстные круги отнестись къ этому обстоятельству со всей серьезностью.

Теперь подобными призывами пестрятъ страницы мѣстной харбинской печати. Такъ рѣзко мѣняется конъюнктура хлѣбнаго рынка.

Въ сущности говоря, экспортъ пшеницы, и даже однихъ только бобовъ, создавалъ постоянную связь съ міровыми рынками, тѣмъ самымъ вліяя повышающимъ образомъ на мѣстныя цѣны и отрицательно дѣйствуя на развитіе мукомольнаго производства. Положеніе это, правильное для вывоза муки и конкуренціи на внѣшнихъ рынкахъ съ мукой иностраннаго происхожденія, остается вѣрнымъ даже для внутренняго рынка, такъ какъ въ Маньчжуріи для китайцевъ пшеничная мука, не будучи предметомъ первой необходимости, въ отличіе отъ европейскаго потребленія—вполнѣ подчиняется положенію, что движенія потребленія стоитъ въ обратно пропорціональной зависимости отъ движенія цѣнъ.

Слѣдовательно, сѣверо-маньчжурская мукомольная промышленность во всѣхъ отношеніяхъ заинтересована въ удержаніи цѣны на мѣстную пшеницу на возможно низкомъ уровнѣ.

Тѣмъ не менѣе, само мукомольное производство вкладываетъ свою долю вліянія въ сторону постепеннаго роста цѣнъ: вслѣдствіе огражденности мѣстнаго мучного рынка отъ муки привозной, цѣны на муку держатся искусственно повышенными, что даетъ возможность мельницамъ платить соотвѣтственно дороже и за пшеницу.

Фактическія данныя о цѣнахъ въ Харбинѣ имѣются въ котировкахъ харбинской биржи, публикуемыхъ со второй половины 1907 года, т.-е. со времени открытія биржи.

Сопоставленіе ихъ съ цѣнами Лондона показываетъ, что Маньчжурскій зерновой рынокъ не стоитъ въ изолированномъ положеніи, а, наоборотъ, находится въ тѣсной связи съ рынкомъ міровымъ.

Сравненіе цѣнъ на пшеницу.	Въ Харбинѣ коп. за пудъ.	Въ Лондонѣ. амер. цент. за бушель *)
Годы 1907	66	93
1908	67	97
1909	70	112
1910	61	96
1911	69	96
1912	104	106
1913	93	96
1914	59	106
1915	61	161

Движеніе замѣтно согласованное, и только съ началомъ войны, по понятнымъ причинамъ, цѣны въ Лондонѣ разошлись съ маньчжурскими.

---

*) Цѣны не приведены къ одной валютѣ,—параллелизмъ ихъ колебаній и такъ достаточно нагляденъ.

Для сравненія же абсолютнаго размѣра цѣнъ можетъ служить сопоставленіе съ расцѣнкой русской пшеницы въ Самарѣ.

	Въ Харбинѣ за пудъ.	Въ Самарѣ за пудъ.
Въ 1910 году	61	87
» 1911 »	69	100
» 1912 »	104	117
» 1913 »	93	121
» 1914 »	59	87
Въ среднемъ за пятилѣтіе	80	102

Принимая во вниманіе низкую натуру маньчжурской пшеницы, большую ея засоренность, и, наконецъ, общія условія сельско-хозяйственнаго производства—надобно притти къ заключенію, что пшеница въ Сѣверной Маньчжуріи расцѣнивается выше, чѣмъ слѣдовало-бы по общимъ нормамъ оцѣнки (если бы, конечно, такія нормы существовали).

Преувеличенность мѣстныхъ цѣнъ особенно ярко отмѣчается за два послѣднихъ года, подробно характеризованныхъ въ главѣ пятой. Колеблющіяся цѣны 1920 г. все время оставались выше рубля. Въ декабрѣ цѣна рѣзко падаетъ, и первая половина 1921 г. показываетъ неустойчивость на уровнѣ скорѣе ниже рубля. Съ іюня же мѣсяца цѣна на пшеницу опредѣленно пошла въ гору, достигнувъ небывалыхъ въ золотой валютѣ размѣровъ въ 1 р. 74 к. за пудъ, а въ февралѣ мѣсяцѣ текущаго года—даже 1 р. 92 к. за пудъ.

Любопытно отмѣтить, что сами харбинскіе мукомолы, вполнѣ, конечно, учитывая трудность своего положенія въ данный моментъ, все же не тревожатся за будущее, ибо, по ихъ мнѣнію, вздутость нынѣшнихъ цѣнъ—явленіе преходящее, объясняющееся исключительно неурожаемъ пшеницы, подобно тому, какой былъ въ сезонъ 1911—12 г., когда, также, на мѣстный рынокъ и во Владивостокъ показывалась привозная пшеница.

Такой оптимизмъ, оправдываемый опытомъ прошлаго, не рѣшаетъ, однако, вопроса объ относительной дороговизнѣ зерна, преодолѣніе которой лежитъ въ расширеніи сбыта муки, путемъ использованія для этой цѣли преимуществъ близости къ обширному рынку заготовокъ и путемъ доведенія стоимости производства до такихъ размѣровъ, чтобы вывозъ зерна для переработки его въ другомъ мѣстѣ сталъ невыгоднымъ.

Значеніе колебанія цѣнъ на зерно.

Большимъ затрудненіемъ для мукомоловъ является чрезвычайно большое и за послѣднее время возрастающее колебаніе цѣнъ зерна въ теченіе одного года.

Цѣны на пшеницу въ Харбинѣ по котировкамъ харбинской биржи, въ зол. коп. или сенахъ за пудъ:

	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1920	1921
Январь	—	63	66	66	67,5	95,5	100,5	118	78
Февраль	—	72	74	66	64,5	100	101,5	133	94
Мартъ	—	73	74	62,5	62,5	101,5	96	125	103
Апрѣль	—	69	80,5	62,5	62,5	112,5	95,5	106	100
Май	—	70	83,5	57	61	124,5	99,5	101	98
Іюнь	—	71,5	85	50,5	61,5	110	107,5	105	114
Іюль	73,5	74	80,5	51,5	69	87,5	105	121	128
Августъ	67	70,5	60	68,5	70	107,5	90	116	134
Сентябрь	69	68,5	59	66	76,5	103	80,5	130	164
Октябрь	66	56	59	59,5	76	99,5	80	127	176
Ноябрь	60,5	58,5	58,5	62,5	77	97,5	82,5	109	158
Декабрь	60,5	61,5	63	63,5	78,5	—	77	77	174
Среднее за годъ	66	67	70	61	69	104	93	114	127
Наивысшая цѣна	73,5	74	85	68,5	78,5	124,5	107,5	133	176
Наинизшая »	60,5	56	58,5	50,5	61	87,5	77	77	78
Амплитуда предѣльныхъ колебаній	13	18	26,5	18	17,5	37	30,5	56	98
Въ %% отъ средней годовой цѣны пшеницы	20%	27%	38%	30%	25%	36%	33,%	49%	77%

Приводимая таблица цѣнъ показываетъ, что колебанія отъ годовой средней его стоимости въ до-военное время имѣли амплитуду отъ 20 до 38%, въ 1920 году—48%, въ 1921 году—даже 77%. Отчасти здѣсь сказывается неустойчивость курса серебра, отъ котораго страдаетъ весь экономическій оборотъ Сѣверной Маньчжуріи. Далѣе имѣетъ значеніе періодичность хлѣбооборота и обычное явленіе, что цѣны падаютъ къ моменту опредѣленія болѣе или менѣе точныхъ видовъ на предстоящій сборъ (за исключеніемъ случаевъ неурожая).

Прилагаемая діаграмма № 49 колебаній цѣнъ наглядно обнаруживаетъ своего рода узлы и пучности, связанныя съ періодичностью хлѣбооборота и въ то же время даетъ представленіе о самыхъ размѣрахъ колебаній.

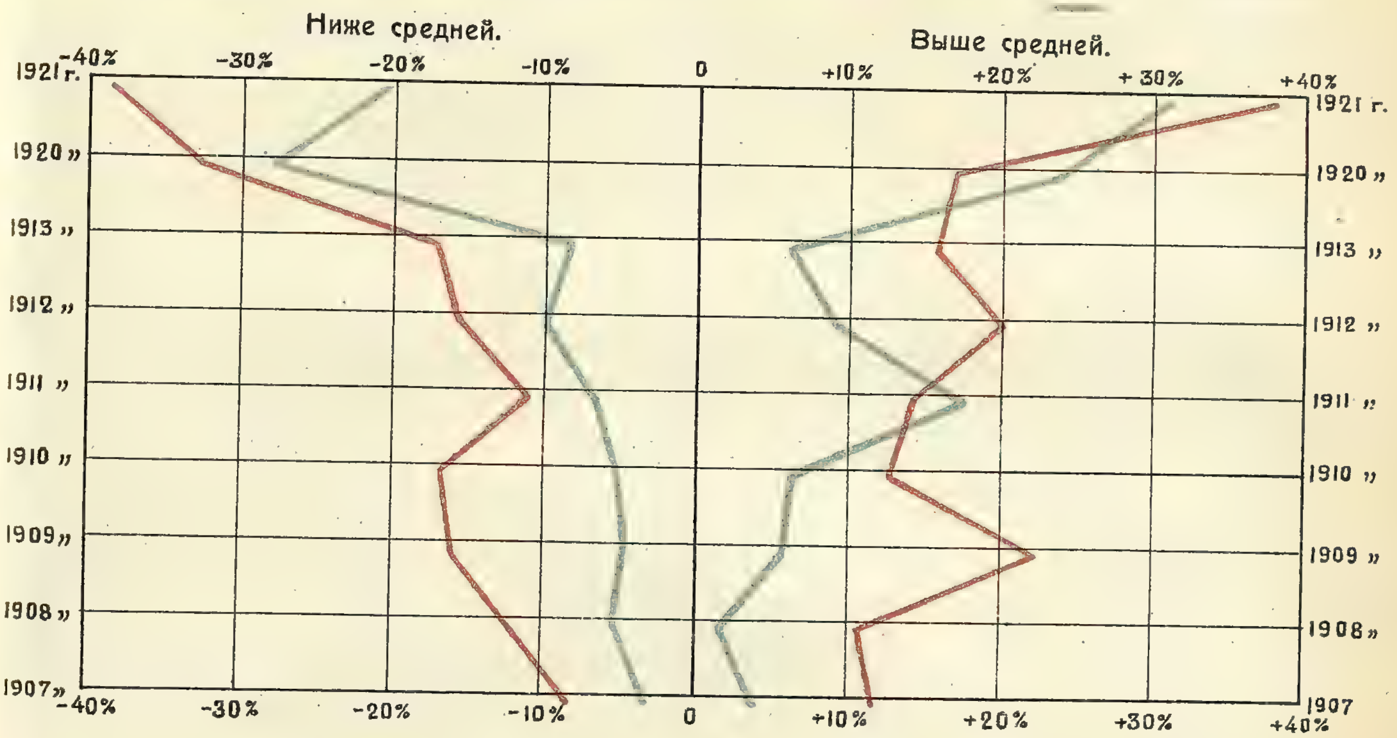
По нимъ можно также судить о преимуществахъ владѣнія крупными оборотными средствами для своевременной заготовки зерна. Фактически мельницы, какъ уже было указано, ими не располагаютъ и покупаютъ пшеницу на короткій срокъ, регулируя соотвѣтственно цѣнамъ послѣдней и цѣны на продукты переработки, т.-е. на муку и отруби.

Нужно, однако, помнить, что цѣны на фабрикаты обычно менѣе подвижны, чѣмъ цѣны на сырье. Котировки для муки гораздо болѣе длительны, чѣмъ на пшеницу. Амплитуда колебаній для первой относительно менѣе обширна. Все это подтверждается таблицей цѣнъ на муку 3-го сорта, аналогичною вышеприведенной зерновой.

Цѣны на пшеничную муку 3-го сорта въ Харбинѣ, по котировкамъ харбинской биржи, составляли зол. коп. или сенъ за пудъ:

Діаграмма № 49.

Максимальныя отклоненія отъ среднихъ годовыхъ цѣнъ на пшеницу и муку въ процентахъ.



52

Въ %% отъ средней цѣны муки	3%	7%	11%	11%	24%	13%	14%	52%	54%

Къ иному заключенію приводятъ данныя о движеніи цѣнъ на отруби, такъ какъ колебанія ихъ превосходятъ колебанія пшеницы и не показываютъ ни послѣдовательнаго возрастанія, характернаго для муки, ни извѣстной устойчивости, наблюдаемой для зерна.

Цѣны на пшеницу въ Харбинѣ по котировкамъ харбинской биржи, въ зол. коп. или сенахъ за пудъ:

	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1920	1921
Январь	—	63	66	66	67,5	95,5	100,5	118	78
Февраль	—	72	74	66	64,5	100	101,5	133	94
Мартъ	—	73	74	62,5	62,5	101,5	96	125	103
Апрѣль	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

цѣны падаютъ къ моменту опредѣленія болѣе или менѣе точныхъ видовъ на предстоящій сборъ (за исключеніемъ случаевъ неурожая).

Прилагаемая діаграмма № 49 колебаній цѣнъ наглядно обнаруживаетъ своего рода узлы и пучности, связанныя съ періодичностью хлѣбооборота и въ то же время даетъ представленіе о самыхъ размѣрахъ колебаній.

По нимъ можно также судить о преимуществахъ владѣнія крупными оборотными средствами для своевременной заготовки зерна. Фактически мельницы, какъ уже было указано, ими не располагаютъ и покупаютъ пшеницу на короткій срокъ, регулируя соотвѣтственно цѣнамъ послѣдней и цѣны на продукты переработки, т.-е. на муку и отруби.

Нужно, однако, помнить, что цѣны на фабрикаты обычно менѣе подвижны, чѣмъ цѣны на сырье. Котировки для муки гораздо болѣе длительны, чѣмъ на пшеницу. Амплитуда колебаній для первой относительно менѣе обширна. Все это подтверждается таблицей цѣнъ на муку 3-го сорта, аналогичною вышеприведенной зерновой.

Цѣны на пшеничную муку 3-го сорта въ Харбинѣ, по котировкамъ харбинской биржи, составляли зол. коп. или секъ за пудъ:

	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1920	1921
Январь	—	145	135	135	140	175	180	300	185
Февраль	—	145	140	135	135	185	180	309	195
Мартъ	—	145	135	135	135	175	180	319	188
Апрѣль	—	145	145	140	135	190	180	280	198
Май	—	145	145	135	135	200	170	250	189
Іюнь	—	145	145	125	135	210	180	232	204
Іюль	140	145	150	125	135	200	185	228	225
Августъ	150	145	150	135	145	200	170	245	245
Сентябрь	150	145	145	125	150	200	170	252	284
Октябрь	140	135	140	125	160	200	170	260	311
Ноябрь	145	135	135	140	160	190	170	233	278
Декабрь	145	135	135	130	170	—	160	185	305
Среднее за годъ	**145**	**143**	**142**	**132**	**145**	**193**	**175**	**258**	**234**
Наивысшая цѣна	150	145	150	140	170	200	185	319	311
Наинизшая »	145	135	135	125	135	175	160	185	185
Амплитуда предѣльныхъ колебаній въ копѣйкахъ	5	10	15	15	35	25	25	134	126
Въ %% отъ средней цѣны муки	3%	7%	11%	11%	24%	13%	14%	52%	54%

Къ иному заключенію приводятъ данныя о движеніи цѣнъ на отруби, такъ какъ колебанія ихъ превосходятъ колебанія пшеницы и не показываютъ ни послѣдовательнаго возрастанія, характернаго для муки, ни извѣстной устойчивости, наблюдаемой для зерна.

Цѣны на отруби въ Харбинѣ по котировкамъ харбинской биржи за 1 пудъ (въ зол. коп. или сенахъ):

	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1920	1921
Январь	—	30	18,5	22	25	40	40	50	23
Февраль	—	30	22	22	25	45	40	50	30
Мартъ	—	22	23	25,5	27	40	40	38	25
Апрѣль	—	30	24,5	27	30	55	40	28	26
Май	—	30	30	27	30	75	35	29	26
Іюнь	—	27	30	27	30	70	35	23	29
Іюль	30	27	30	22	32	50	30	21	36
Августъ	30	27	30	25	35	40	30	33	45
Сентябрь	30	27	27	25	40	45	30	38	61
Октябрь	30	26	27	25	40	45	30	44	75
Ноябрь	26	22	27	25	40	35	35	35	66
Декабрь	28	19,5	27	25	40		35	28	66
Среднее за годъ	29	26	26	25	33	49	35	35	42
Наивысшая цѣна	30	30	30	27	40	75	40	50	75
Наинизшая цѣна	24	19,5	18,5	22	25	35	30	21	23
Амплитуда предѣльныхъ колебаній въ коп.	4	10,5	11,5	5	15	40	10	29	52
Въ %% отъ средней цѣны отрубей	13%	40%	44%	20%	45%	82%	29%	81%	124%

Однако, здѣсь нужно имѣть въ виду дефекты самыхъ приводимыхъ данныхъ, такъ какъ котировки биржи грѣшатъ неточностью изображенія дѣйствительныхъ цѣнъ рынка. Психологическая склонность къ округленію цифръ—при низкой абсолютной величинѣ ихъ—даетъ большія колебанія, чѣмъ есть въ дѣйствительности. Съ другой стороны, рынокъ для отрубей вообще для сѣверо-маньчжурскаго мукомолья еще не опредѣлился въ окончательныхъ границахъ, и онѣ—то выступаютъ экспортнымъ товаромъ, то попадаютъ въ топки паровыхъ котловъ.

Для удобства сравненія—ниже помѣщается сводная таблица предѣльныхъ отклоненій отъ среднихъ цѣнъ на пшеницу, муку и зерно.

Предѣльныя колебанія цѣнъ въ %% отъ средней годовой цѣны.

	Пшеница.	Мука (3 сортъ).	Отруби.
1907 г.	20	3	13
1908 »	27	7	40
1909 »	38	11	44

	Пшеница	Мука (3 сортъ).	Отруби.
1910 г.	30	19	20
1911 »	25	24	45
1912 »	36	13	82
1913 »	33	14	29
			81
1920 »	49	52	81
1921 »	77	54	124

То обстоятельство, что мука отстаетъ въ колебаніяхъ отъ пшеницы, объясняется, прежде всего, чисто-ариѳметически. Цѣна муки содержитъ въ себѣ цѣну зерна и, сверхъ того, стоимость переработки плюсъ процентъ прибыли; отсюда слѣдуетъ, что повышеніе цѣны на зерно, напримѣръ, на 25%, воспроизведенное полностью въ цѣнѣ муки,—даетъ повышеніе только на 10—12%.

Но это еще не все, ибо, въ противномъ случаѣ, мука расцѣнивалась бы по извѣстному постоянному закону отношенія къ зерну и въ своихъ измѣненіяхъ слѣдовала бы за этой послѣдней. Строго математическая зависимость заключалась бы въ томъ, что, при повышеніи цѣнъ на пшеницу, отношеніе стоимости муки къ ней должно было бы уменьшаться. Въ дѣйствительности, никакой постоянной правильности не наблюдается.

Цѣна на муку въ Харбинѣ:

При пшеницѣ въ 66 коп. составляла—220 % отъ этой послѣдней.

» » » 114 » » —220 % т.-е. почти тоже самое.

Цѣны по котировкамъ харбинской биржи (зол. коп. или сенъ):

Г О Д Ы.	Пшеница.	Мука 3 сортъ.		Отруби.	Въ о/оо/о отъ цѣны пшен.
			въ % отъ цѣны пшен.		
1907	66	1.45	220%	29	44%
1908	67	1.43	213%	26	39%
1909	70	1.42	207%	26	37%
1910	61	1.32	216%	25	41%
1911	69	1.45	210%	33	48%
1912	104	1.93	185%	49	47%
1913	93	1.75	188%	35	38%
1920	114	2.58	226%	35	31%
1921	127	2.34	184%	42	33%

Зависимость мучныхъ цѣнъ отъ зерновыхъ осложняется цѣлымъ рядомъ привходящихъ обстоятельствъ, которыя и образуютъ конъюнктуру мучного рынка. Изъ таблицы, однако, видно, что зерно составляетъ главный элементъ стоимости муки—приблизительно около половины послѣдней. А отсюда, въ свою очередь, должно быть также понятно, что *мукомолъ, продавая муку по* *менѣе подвижнымъ цѣнамъ, чѣмъ цѣны сырья, можетъ это сдѣлать только при условіи, если онъ взимаетъ съ покупателя извѣстную премію за рискъ будущихъ измѣненій.*

Говоря коротко, чѣмъ больше колебанія зерновыхъ цѣнъ, тѣмъ выше относительно должна быть цѣна на муку.

Таковъ косвенный результатъ колебаній, но въ томъ же направленіи они дѣйствуютъ и прямо. Большія колебанія зерновыхъ цѣнъ требуютъ то большаго, то меньшаго оборотнаго капитала. Мельница, снабженная имъ въ полной мѣрѣ въ отдѣльные періоды, должна держать его незанятымъ, что, конечно, увеличиваетъ сумму накладныхъ расходовъ по производству.

Себѣстоимость производства.

Говоря о расходахъ по производству, мы подходимъ къ самому злободневному вопросу для мукомольной промышленности полосы Кит. Вост. ж. д. Сравнительное выясненіе стоимости производства было предметомъ еще не закончившагося съѣзда мукомоловъ Сѣверной и Южной Маньчжуріи, открывшагося въ срединѣ 1921 года.

Конечно, на каждой отдѣльной мельницѣ имѣются совершенно точныя денныя о себѣстоимости работы. Трудность, однако, заключается въ отысканіи среднихъ, характерныхъ для всей промышленности полосы Кит. Вост. ж. д., которыми бы опредѣлилось ея положеніе по сравненію съ промышленностью южной.

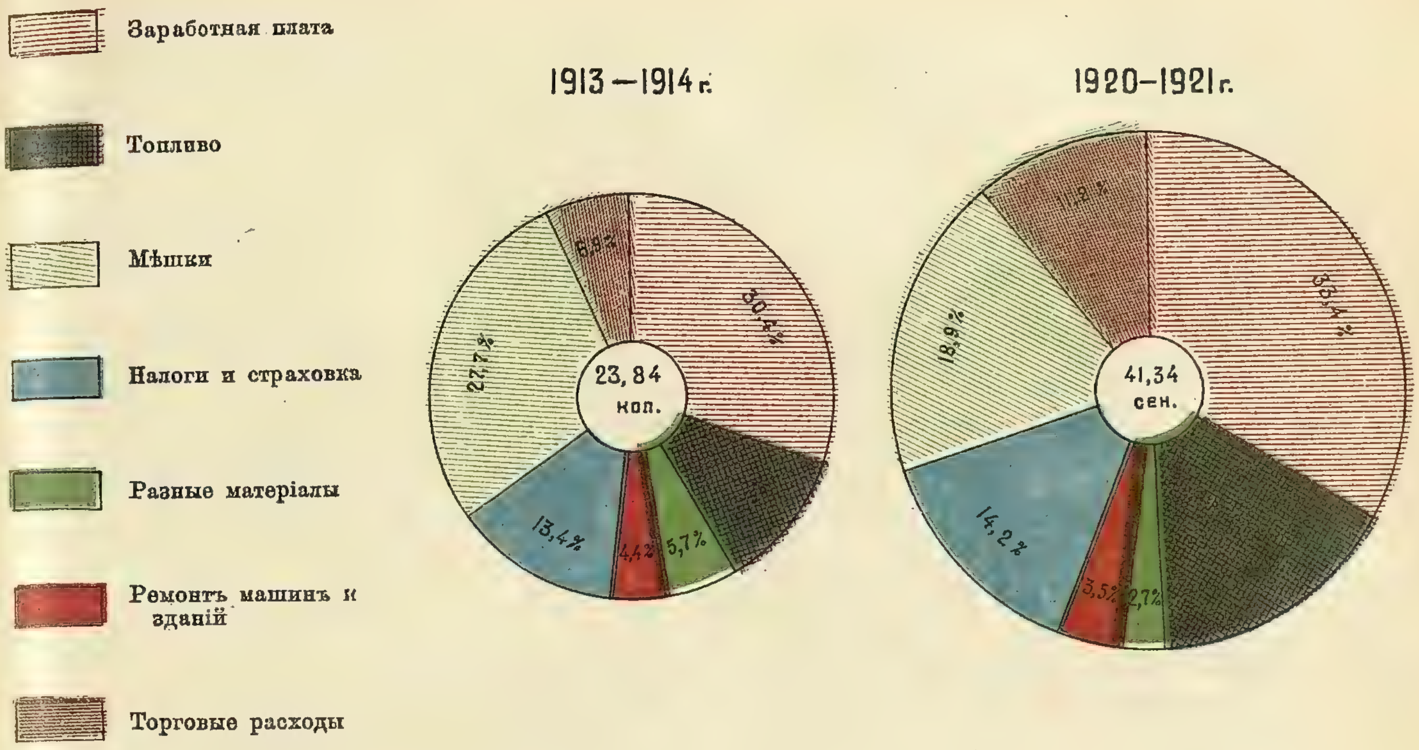
Фактически себѣстоимость производства по отдѣльнымъ мельницамъ сильно варьируется. Можно думать, что такое утвержденіе совершенно неправильно, такъ какъ оно находится въ противорѣчіи съ основнымъ экономическимъ закономъ конкуренціи. Цѣны на рынкѣ на муку одного качества для всѣхъ мельницъ одинаковы, и поэтому предприниматель, который работаетъ дороже другихъ, долженъ быть рано или поздно вытѣсненъ. Такъ оно, конечно, и бываетъ, но только при равенствѣ прочихъ условій. Между тѣмъ, въ мукомольной промышленности Сѣверной Маньчжуріи эти прочія условія имѣютъ не меньшее значеніе, чѣмъ само производство. Напримѣръ, удачныя операціи по заготовкѣ сырья могутъ съ избыткомъ возмѣстить потери отъ сравнительно высокой себѣстоимости производства. Поэтому и оказывается возможнымъ поразительное на первый взглядъ явленіе, что въ одномъ и томъ же районѣ и даже въ одномъ городѣ рядомъ съ мельницами, работающими вполнѣ экономично, существуютъ и работаютъ другія съ расходами по производству едва ли не въ два раза болѣе высокими.

Основныя категоріи расходовъ, которыми опредѣляется размѣръ стоимости производства—заработная плата и топливо. Взятыя вмѣстѣ, онѣ составляютъ, примѣрно, половину издержекъ. Крупной статьей оказывается затѣмъ расходъ на мѣшки.

Соотношеніе отдѣльныхъ статей расходовъ по харбинскимъ мельницамъ и общая ихъ стоимость представлены въ слѣдующей таблицѣ (см. діагр. № 50) для до-военнаго времени и настоящаго.

Діаграмма № 50.

Издержки производства въ мукомольной промышленности въ 1913—1914 и въ 1920—1921 годахъ.



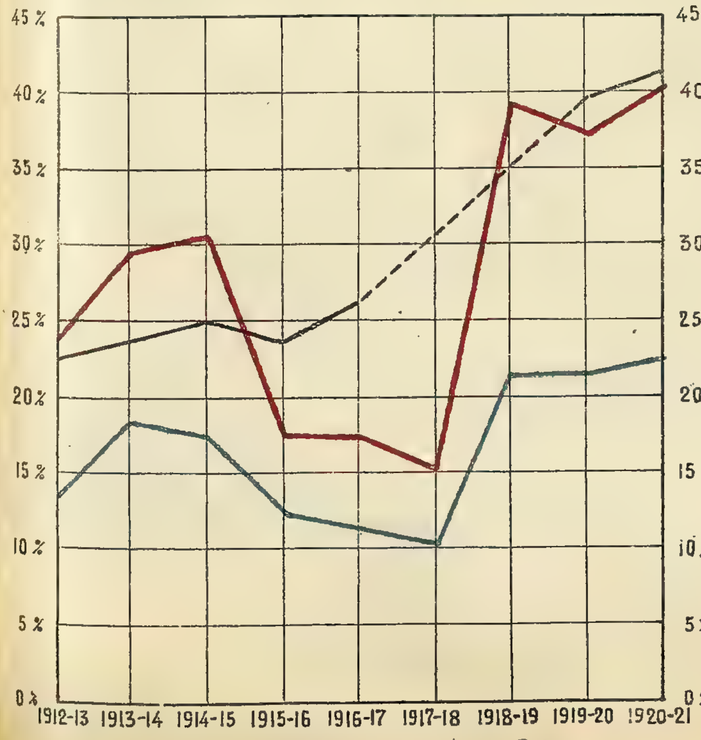
Діаграмма № 51.

Издержки производства въ мукомольной промышленности.

а—въ золотыхъ копѣйкахъ (до 1917 г.) и въ сенахъ (съ 1919 г.)

б—въ процентахъ къ стоимости зерна.

в—въ процентахъ къ стоимости муки 3 сорта.



Діаграмма № 52.

Элементы производства въ мукомольной промышленности въ процентахъ къ общей ихъ суммѣ.

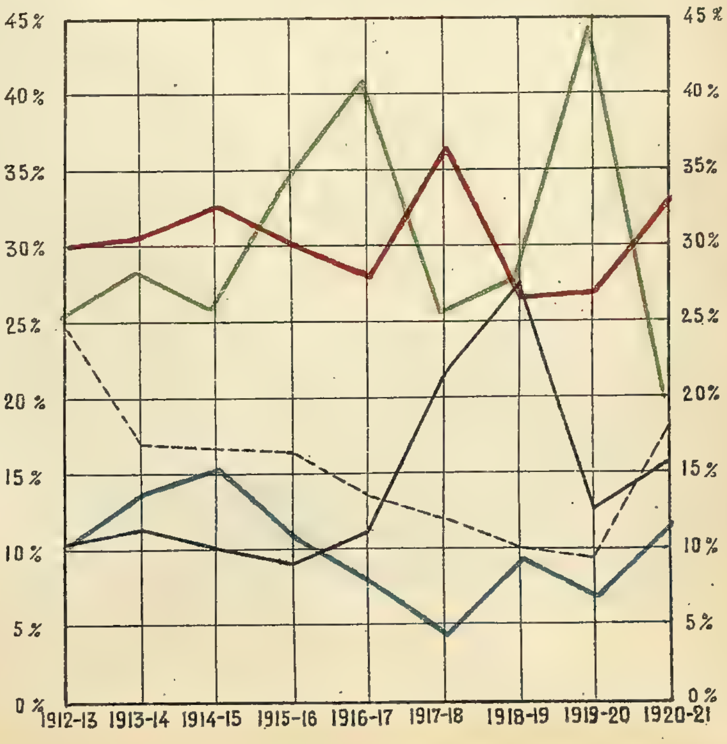
а—заработная плата.

б—топливо.

в—мѣшки.

г—налоги и страховка.

д—прочіе расходы.



Стоимость производства муки на одинъ пудъ перемолотой пшеницы.

	Въ 1913—14 г. коп.	Въ 1920—21 г. коп.	Въ 0/00/0.	Разница по сравненію съ 1913—14 г. коп	Тоже въ 0/00/0.
1. Заработная плата	7,24	13,82	33,4%	+6,58	+ 91%
2. Топливо	2,74	6,66	16,1%	+3,92	+143%
3. Разные матеріалы	1,36	1.12	2,7%	—0,24	— 18%
4. Ремонтъ машинъ и зданій	1,05	1,45	3,5%	+0,40	+ 38%
5. Налоги и страховка	3,19	5,89	14,2%	+2,70	+ 85%
6. Мѣшки	6,61	7,80	18,9%	+1,19	+ 18%
7. Торговые расходы	1,65	4,60	11,2%	+2,95	+179%
Всего	23,84	41,34	100%	+ 17,50	+ 73%

Общая сумма расходовъ возросла на 73%. Изъ отдѣльныхъ же статей наибольшее увеличеніе дали топливо—143% и заработная плата—91%.

Для болѣе детальнаго анализа можетъ служить слѣдующая таблица соотношенія расходовъ по годамъ (діаграммы №№ 51 и 52):

	Элементы издержекъ производства въ процент. отъ общ. ихъ суммы.								
	1912—13 г.	1913—14 г.	1914—15 г.	1915—16 г.	1916—17 г.	1917—18 г.	1918—19 г.	1919—20 г.	1920—21 г.
1. Заработн. плата	29,8	30,4	32,5	29,9	27,7	36,9	26,4	26,9	33,4
2. Топливо	10,4	11,5	10	9,0	11,2	21,7	27,4	12,4	16,1
3. Разн. матеріалы	5,2	5,7	4,4	6,5	6,5	2,8	5,1	2,9	2,7
4. Ремонтъ машинъ и зданій	4,1	4,4	5	3,9	2,4	2,4	0,8	0,1	3,5
5. Налоги и страх.	10,3	13,4	15,3	10,7	7,3	4,1	9,2	6,4	14,2
6. Мѣшки	24,7	27,7	25,4	34,0	40,5	25,2	26,9	43,9	18,9
7. Торгов. расходы	15,5	6,9	6,9	6,9	4,4	6,9	4,2	6,4	11,2
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Итого расходовъ	22,52 коп.	23,84 коп.	25,19 коп.	23,70 коп.	26,80 коп.	90,41 коп.	216,93 коп.	39,76 сен.	41,34 сен.
Средняя цѣна зерна (коп.)	100,12	80,88	82,61	135,50	159,45	605,90	632,32	106,45	102,99
Средняя цѣна муки 3 сортъ (руб.)	1,69	1,37	1.46	2,13	2,39	9,28	11,70	1,90	1,91

Какъ видно изъ діаграммы № 51, общая сумма расходовъ производства въ своемъ ростѣ опередила удорожаніе зерна и муки.

Діаграмма № 52 показываетъ движеніе по годамъ значенія отдѣльныхъ расходовъ въ отношеніи къ общей ихъ суммѣ. Въ колеблющихся кривыхъ діаграммы наглядно отразилась сложность и запутанность обстановки военнаго времени. Характерно относительное увеличеніе издержекъ на мѣшки и топливо, вызванное ихъ особенной дороговизной, и, наоборотъ, паденіе графика прочихъ расходовъ—объединяющихъ матеріалы, ремонтъ и торговые расходы. Въ періодъ войны для ремонта оставалось мало времени, для сбыта же продуктовъ помола не требовалось ни особыхъ усилій, ни средствъ.

Характеристикой измѣненій, происшедшихъ въ структурѣ себѣстоимости производства, значеніе приведенныхъ цифръ исчерпывается. При отмѣченной выше неустойчивости производственныхъ расходовъ по отдѣльнымъ мельницамъ, весьма трудно дать цифры, устанавливающія общій для всѣхъ мельницъ абсолютный размѣръ издержекъ.

Одно, впрочемъ, несомнѣнно: себѣстоимость производства, выросшая за время войны, теперь—въ возвращающихся къ нормальному уровню общихъ условіяхъ производства и сбыта—представляется чрезмѣрно высокой. Удешевленіе расходовъ составляетъ самую насущную, самую настоятельную задачу мукомольной промышленности Сѣверной Маньчжуріи.

Не подлежитъ также сомнѣнію, что наиболѣе существенный моментъ, обусловливающій высоту издержекъ, заключается въ неполномъ использованіи производительной способности мельницъ. Перерывъ въ работѣ, долгіе простои, наблюдавшіеся въ послѣднее время, легко могутъ стать хроническими, если сами мукомолы не озаботятся принять мѣры къ урегулированію производства въ соотвѣтствіи съ потребностью рынка, используя наилучше оборудованныя предпріятія *).

Сорта муки.

Съ точки зрѣнія качества выпускаемыхъ харбинскими мельницами продуктовъ помола серьезныхъ затрудненій для широкаго ихъ распространенія, во всякомъ случаѣ, не усматривается.

Вырабатываемая мѣстными мельницами мука, какъ по свойствамъ исходнаго продукта—пшеницы, такъ и по свойствамъ помола, вполнѣ отвѣчаетъ высокимъ требованіямъ.

Въ соотвѣтствіи съ русскимъ происхожденіемъ мельницъ, мука различается на 5 основныхъ сортовъ.

Анализъ муки по сортамъ показываетъ слѣдующія данныя:

Мука:	Воды.	Азотныхъ веществъ.	Жировыхъ веществъ.	Приблизит. содержаніе сахара.	Декстринъ.	Крахмалъ.	Зола.
1-й сортъ . . .	13,28	10,14	0,90	2,40	3,24	69,22	0,50
2-й » . . .	13,40	10,08	1,30	2,25	3,17	68,87	0,40
3-й » . . .	12,95	9,84	0,86	2,38	3,48	69,52	0,46
4-й » . . .	12,60	11,06	1,28	1,78	4,02	66,63	0,95
5-й » . . .	13,30	10,95	1,19	1,84	4,11	66,71	0,97

---

*) Возможность синдицированія провѣрена на недалекомъ опытѣ мукомоловъ въ Благовѣщенскѣ, гдѣ она дала прекрасные результаты.

Изъ пуда перемолотой пшеницы выходитъ:

1-го сорта	4,02%
2-го »	23,52%
3-го »	34,78%
4-го »	9,21%
5-го »	2,01%
Всего	73,54%
и отрубей	22,59

По сравненію съ пшеницей русской, маньчжурская отличается большей влажностью, почему размолъ производится безъ предварительнаго увлажненія.

Влажность и гигроскопичность муки нѣсколько затрудняютъ перевозку ея въ Европу, но, отнюдь, не дѣлаютъ невозможной. Опытъ 1920 года былъ неудачнымъ—мука пришла въ Лондонъ испорченной. Въ 1921 г. имѣлъ мѣсто другой опытъ отправки въ Батумъ, при чемъ были приняты предупредительныя мѣры. Какъ выяснилось, мука прибыла въ прекрасномъ состояніи.

При выпечкѣ хлѣба сѣверо-маньчжурская мука даетъ высокую подъемность тѣста. Интересно, что этимъ свойствомъ не обладаетъ мука, полученная во Владивостокѣ изъ привозной американской пшеницы, почему послѣдняя идетъ въ размолъ только въ опредѣленной пропорціи съ маньчжурской.

Въ отношеніи выходовъ по сортамъ приходится отмѣтить недостаточный, по мнѣнію нѣкоторыхъ мукомоловъ, выходъ первыхъ двухъ, въ силу чего мельницы не получаютъ всей возможной выручки. Для увеличенія выхода требуется постановка большаго количества вальцовъ и болѣе дробный размолъ.

Впрочемъ, все это относится до размола русскаго. Для вывоза въ Южную Маньчжурію, которая знакомство съ вальцовой мукой получила впервые отъ американцевъ, харбинскимъ мельницамъ пришлось приноравливаться къ уже установившимся привычкамъ. Экспортная мука распадается всего только на три сорта и выбивается въ кульки по 50 англ. фунтовъ, или, въ русскихъ мѣрахъ, 1 пудъ 15 фунтовъ.

По качеству экспортная мука какъ бы ниже выпускаемой на мѣстное потребленіе. Первый сортъ экспортной—отвѣчаетъ 2-му мѣстной.

Расцѣнка муки по сортамъ приводится въ слѣдующей таблицѣ:

Среднія цѣны 1921 г. по мѣсяцамъ на пшеничную муку и отруби по котировкамъ харбинской биржи, были (въ зол. коп. или сенахъ):

	I с.	II с.	III с.	IV с.	Разм.	Эксп. I.	II.	III.	За пудъ.
	За пудъ муки въ пятипудовыхъ мѣшкахъ.					За 1 кулекъ въ 1 п. 15 ф.			Отруби безъ мѣшк.
Январь	2.05	1.90	1.85	1.75	1.30	3.00	2.85	2.60	23
Февраль	2.14	2.00	1.95	1.81	1.52	3.09	2.97	2.74	30
Мартъ	2.09	1.99	1.88	1.74	1.51	2.94	2.74	2.44	25
Апрѣль	2.18	2.08	1.98	1.83	1.55	2.96	2.76	2.46	26
Май	2.09	1.99	1.89	1.67	1.45	2.88	2.68	2.44	25
Іюнь	2.29	2.19	2.04	1.75	1.42	3.14	2.93	2.57	29
Іюль	2.49	2.39	2.25	2.02	1.57	3.43	3.22	2.92	36
Августъ	2.65	2.55	2.45	2.23	1.80	3.50	3.30	3.00	45
Сентябрь	3.05	2.95	2.84	2.57	2.13	2.06	3.84	2.90	61
Октябрь	3.52	3.41	3.11	2.86	2.49	4.70	4.44	2.03	75
Ноябрь	3.23	3.13	2.78	2.47	2.22	4.29	3.99	3.66	66
Декабрь	3.47	3.35	3.05	2.72	2.40	4.65	4.35	4.00	66
Средн. за годъ	2.60	2.49	2.34	2.12	1.76	3.55	3.31	2.98	42
1922 годъ.									
Январь	3.45	3.31	3.01	2.71	2.38	4.67	4.31	3.97	66
Февраль	3.66	3.55	3.18	2.86	2.51	5.08	4.50	4.12	70

Кромѣ муки, мѣстныя мельницы выпускаютъ манную крупу невысокаго, впрочемъ, качества, гречневую муку, а также обрушиваютъ гречу и просо на имѣющихся круподерныхъ поставахъ. Всѣ эти продукты вывозились въ русскія области, и, поскольку вывозъ туда оказывается стѣсненнымъ, производство ихъ ограничивается мѣстнымъ и, притомъ, почти исключительно русскимъ потребленіемъ.

Вывозъ продуктовъ мукомолья.

Главный и основной продуктъ, составляющій жизненный нервъ мукомольнаго производства полосы дороги,—это, конечно, мука.

Изъ общей выработки въ 12 милл. пудовъ—около $^2/_3$ поступаетъ потребителямъ черезъ Кит. Вост. ж. д. и одна треть потребляется непосредственно въ мѣстахъ расположенія мельницъ и вывозится воднымъ путемъ. Изъ поступающихъ на Кит. Вост. ж. д. $7^1/_2$—8 милл. пудовъ 2 — $2^1/_2$ потребляется на линіи и около 5,5 милл. пудовъ идетъ на вывозъ.

Прекраснымъ матеріаломъ для выясненія направленій сбыта служитъ статистика перевозокъ по Кит. Вост. ж. д., дающая почти исчерпывающія свѣдѣнія, такъ какъ лишь очень небольшія количества муки перевозятся гужомъ.

	Всего перевезено муки въ тыс. пуд.	Въ томъ числѣ.	
		Въ мѣстн. сообщ.	На вывозъ.
1913	1.666 (100%)	1.286 (77%)	330 (20%)
1914	2.352	1.383	939
1915	2.461	1.187	1.248
1916	3.370	1.562	1.667
1917	5.062	1.539	3.519
1918	4.598	1.759	2.837
1919	6.400	2.334	3.991
1920	7.791	2.493	5.298
1921	7.320 (100%)	1.955 (27%)	5.365 (73%)

Въ соотвѣтствіи съ ростомъ мукомольнаго производства, наблюдается почти непрерывное возрастаніе количества перевозокъ.

При этомъ существенно, что увеличеніе перевозокъ происходитъ преимущественно за счетъ вывоза, который въ 1913 году составлялъ лишь 20% отъ всего перевезеннаго количества, въ 1921 г. уже—73%.

Центромъ мѣстнаго потребленія, какъ и производства, служитъ Харбинъ, гдѣ размѣщается въ годъ около 3½ милл. пудовъ.

На линіи болѣе важными потребительными центрами служатъ крупные поселки и города: Маньчжурія, Хайларъ, Цицикаръ и лѣсныя концессіи.

Что касается вывоза, то онъ производится по всѣмъ четыремъ направленіямъ—на западъ въ Забайкалье, на сѣверъ—по Сунгари въ Амурскую область, на востокъ—въ Уссурійскій край и на экспортъ и, наконецъ, на югъ—въ Южную Маньчжурію.

Желѣзнодорожныя данныя о направленіи вывоза таковы:

	Всего вывезено муки въ тыс. пуд.	Въ томъ числѣ.				Итого на Владивостокъ и Чанчунь.
		Черезъ Владивостокъ.		Черезъ Чанчунь.		
			Въ % отъ всего вывоза		Въ % отъ всего вывоза	
1913	330	7	2%	295	90%	302 (92%)
1914	939	57	6%	857	91%	914 (97%)
1915	1.248	252	20%	987	78%	1.239 (98%)
1916	1.661	111	7%	1.412	84%	1.523 (91%)
1917	3.519	43	1%	1.504	53%	1.547 (54%)
1918	2.837	536	19%	1.838	65%	2.374 (84%)
1919	3.991	199	5%	2.712	68%	2.911 (73%)
1920	5.298	248	5%	4.715	89%	4.963 (94%)
1921	5.365	446	8%	4.816	90%	5.264 (98%)

За исключеніемъ годовъ 1917—1919, когда мука вывозилась въ Забайкалье, подавляющая ея доля—80—90% всего вывоза—направлялась на югъ.

Какъ примѣръ, достойный подражанія для харбинской маслобойной промышленности, торговля мукою находится въ рукахъ самихъ мукомоловъ. Мельницы имѣютъ свои склады и магазины—въ мѣстѣ расположенія мельницы и конторы, отдѣленія или комиссіонеровъ—въ мѣстахъ крупнаго сбыта. Впрочемъ, въ этомъ отношеніи, какъ вообще во всей организаціи мукомольнаго дѣла, не всѣ мельницы одинаковы. Нѣкоторыя работаютъ преимущественно для юга, другія для сбыта по линіи и т. д., что помимо другихъ причинъ обусловливается, прежде всего, самымъ мѣстонахожденіемъ мельницы. Фуляэрди и Аньда посылаютъ хлѣбъ почти только на западъ; Хайлинъ и Муданьцзянъ—на востокъ; Шуанченпу, кромѣ годовъ войны,— только на югъ. Харбинъ обслуживаетъ всѣ направленія.

Извѣстнаго вниманія заслуживаетъ сбытъ отрубей, выходъ которыхъ составляетъ около $^{3}/_{8}$, или 31% отъ выхода муки. Размѣщеніе находитъ лишь часть выхода, и отруби составляютъ для мельницъ нѣкоторый балластъ, который ищетъ и не находитъ пока достаточнаго примѣненія.

Изъ сравнительныхъ (съ мукою) данныхъ перевозокъ явствуетъ, что отруби принимаютъ въ нихъ относительно убывающее участіе. Въ частности, это замѣчается для вывоза.

Всего перевезено по Китайской Восточной жел. дор. (въ тысяч. пудовъ):

Въ среднемъ въ годъ.	Муки	Отрубей.	Въ % отъ муки.
1909—1914 г.	2.598	468	18%
1915—1920 »	4.906	526	11%
1921 г.	7.319	656	9%

Въ томъ числѣ:

Въ мѣстномъ сообщеніи:

Въ среднемъ въ годъ.	Муки.	Отрубей.	Въ % отъ муки.
1909—1914 г.	1.364	197	14%
1915—1920 »	1.804	209	12%
1921 г.	1.955	277	14%

НА ВЫВОЗЪ:

Въ среднемъ въ годъ.	Муки.	Отрубей.	Въ % отъ муки.
1909—1914 г.	1.234	271	22%
1915—1920 »	3.102	317	10%
1921 г.	5.365	379	7%

До послѣдняго года почти весь вывозъ отрубей направлялся въ Приморскую область. Въ 1921 году наблюдается усиленіе вывоза на югъ, гдѣ на отруби имѣется спросъ, и цѣны держатся выше мѣстныхъ.

Вывозъ отрубей въ тысячахъ пудовъ.

	На Уссурійск.	На Забайкальск.	На Южн.-Ман.	Всего.
1909 г.	274	3	—	277
1910 »	254	46	12	312
1911 »	614	10	51	675
1912 »	225	3	2	230
1913 »	85	3	3	91
1914 »	36	1	1	38
Въ среднемъ	248	11	12	271
1915 г.	397	—	—	397
1916 »	101	—	—	101
1917 »	617	61	26	704
1918 »	358	7	8	373
1919 »	165	17	9	191
1920 »	89	—	44	133
	288	14	15	317
1921 »	198	—	181	379

Если—на что, казалось бы, слѣдуетъ разсчитывать—экспортъ отрубей разовьется, это освободитъ харбинское мукомольное производство отъ необходимости сжигать товаръ, представляющій потребительную цѣнность, вмѣсто топлива, и дастъ лишній шагъ къ развитію сбыта муки.

Современное распредѣленіе мучного сбыта по отдѣльнымъ рынкамъ является результатомъ короткой, но, тѣмъ не менѣе, сложной исторіи, въ которой особенное значеніе принадлежитъ, съ одной стороны, таможенному обложенію мукомольныхъ продуктовъ по русско-китайской границѣ Маньчжуріи и тарифной политикѣ Кит. Вост. ж. д.—съ другой.

Уничтоженіе въ 1909 году порто-франко, за исключеніемъ 50-верстной пограничной съ Маньчжуріей полосы и введеніе таможенной пошлины въ 45 коп. съ пуда ввозимой муки—значительно сократили рынокъ для сѣверо-маньчжурской мукомольной промышленности.

Когда же въ 1913 году была закрыта и 50-верстная полоса, то годовой вывозъ муки на русскую территорію, превышавшій милліонъ пудовъ, упалъ до нѣсколькихъ десятковъ тысячъ.

Во время войны, а затѣмъ и сибирскаго движенія онъ опять-было ожилъ и достигъ цифры въ 2 милліона пудовъ съ тѣмъ, чтобы позднѣе снова сократиться до 300.000—400.000 пудовъ, отправляемыхъ въ Приморскую область. При ввозѣ сюда мука облагается пошлиной въ 70 коп. съ пуда противъ 30 к. взимаемыхъ съ зерна. Ввозъ въ Забайкальскую область отъ пошлиннаго обложенія освобожденъ и за послѣднее время развивается довольно интенсивно. Отправлено также нѣсколько маршрутныхъ поѣздовъ съ мукою и крупой для оказанія помощи голодающимъ въ Россіи.

Неустойчивость политическаго положенія въ Россіи и, въ частности, на русскомъ Дальнемъ Востокѣ не даетъ возможности судить о будущемъ мучной торговли съ нимъ Сѣверной Маньчжуріи.

Если для сбыта маньчжурской муки въ прилегающія русскія области рѣшающимъ моментомъ въ прошломъ было таможенное обложеніе, въ настоящемъ—политическое положеніе, то вывозъ на югъ своимъ развитіемъ обязанъ, главнымъ образомъ, тарифной политикѣ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Ж.-д. тарифы на продукты мукомолья.

Въ экономической жизни Сѣверной Маньчжуріи желѣзнодорожные тарифы Китайской Восточной жел. дор. имѣютъ вообще чрезвычайно большое вліяніе. Это и не удивительно, такъ какъ промышленно-торговый распредѣлительный для товаровъ центръ края—Харбинъ—чрезвычайно удаленъ отъ морскихъ портовъ. Ввозъ и вывозъ товаровъ сопряженъ съ пробѣгомъ ихъ по желѣзной дорогѣ разстоянія по меньшей мѣрѣ въ 740 верстъ. При дайренскомъ направленіи онъ увеличивается до 887 верстъ. Значеніе этого пробѣга увеличивается еще тѣмъ, что главная масса обращающихся грузовъ мѣстнаго производства относится къ числу малоцѣнныхъ, въ силу чего стоимость желѣзнодорожнаго транспорта прибавляетъ значительную величину къ товарной цѣнѣ. Роль тарифовъ Кит. Вост. ж. д. формально ограничивается, впрочемъ, той долей провозной платы, которая причитается дорогѣ за перевозку по принадлежащимъ ей участкамъ до Пограничной (отъ Харбина 520 тарифныхъ верстъ или около 60% всего разстоянія до порта) и до Куаньченцзы (230 верстъ, или 26% разстоянія до Дайрена). Фактически же въ силу установленія по соглашеніямъ между дорогами прямыхъ сообщеній, вліяніе Кит. Вост. ж. д. въ отдѣльныхъ случаяхъ, на основаніяхъ взаимныхъ уступокъ дорогъ, распространяется и на сосѣднія линіи*).

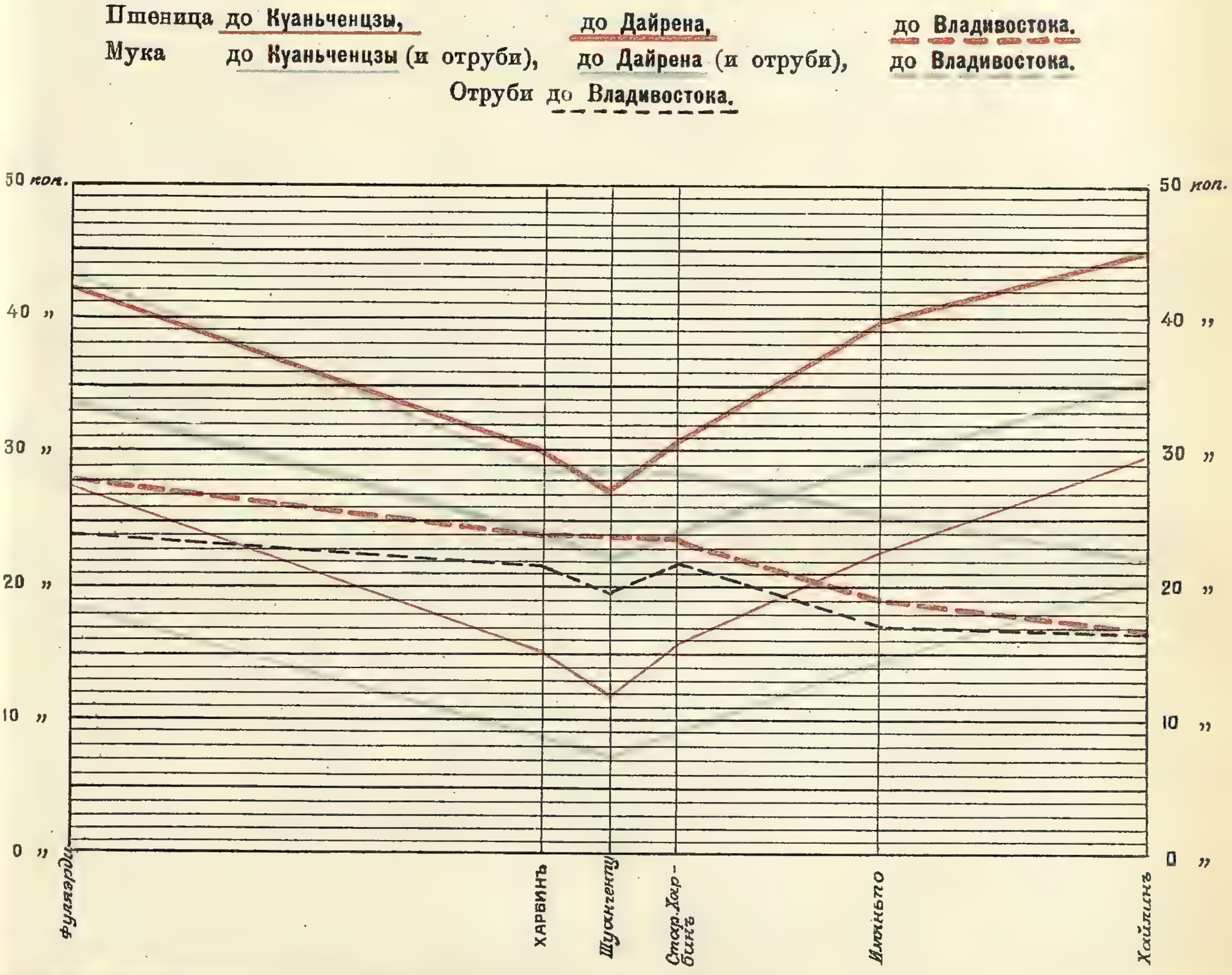
---

*) При чемъ, естественно, имѣетъ мѣсто и обратное вліяніе.

Вліяніе тарифа обусловливается: во-первыхъ, абсолютнымъ размѣромъ провозныхъ платъ, во-вторыхъ, тѣмъ или инымъ соотношеніемъ ихъ по кате-

Діаграмма № 53.

Провозная плата на пшеницу, муку и отруби отъ ст. К. В. ж. д. въ золотыхъ копейкахъ съ пуда.



приходъ, поднявъ цѣны на мѣстѣ производства на размѣръ разницы, или поступиться частью ея въ пользу рынка сбыта, понизивъ тамъ соотвѣтственно цѣны на вывозимый продуктъ. Предѣлы такой свободы тѣмъ больше, чѣмъ ниже абсолютныя ставки тарифа въ отношеніи къ нормальной стоимости провоза и чѣмъ больше производитель продукта является хозяиномъ при его экспортѣ, или, иначе, чѣмъ меньше посредниковъ принимаетъ въ экспортѣ участіе.

Такимъ образомъ, низкія экспортныя ставки Кит. Вост. жел. дор. и низкое или даже обратное соотношеніе ихъ для сырья и продукта переработ-

Уничтоженіе въ 1909 году порто-франко, за исключеніемъ 50-верстной пограничной съ Маньчжуріей полосы и введеніе таможенной пошлины въ 45 коп. съ пуда ввозимой муки—значительно сократили рынокъ для сѣверо-

впрочемъ, той долей провозной платы, которая причитается дорогѣ за перевозку по принадлежащимъ ей участкамъ до Пограничной (отъ Харбина 520 тарифныхъ верстъ или около $60^{0}/_{0}$ всего разстоянія до порта) и до Куаньченцзы (230 верстъ, или $26^{0}/_{0}$ разстоянія до Дайрена). Фактически же въ силу установленія по соглашеніямъ между дорогами прямыхъ сообщеній, вліяніе Кит. Вост. ж. д. въ отдѣльныхъ случаяхъ, на основаніяхъ взаимныхъ уступокъ дорогъ, распространяется и на сосѣднія линіи*).

---

*) Причемъ, естественно, имѣетъ мѣсто и обратное вліяніе.

Вліяніе тарифа обусловливается: во-первыхъ, абсолютнымъ размѣромъ провозныхъ платъ, во-вторыхъ, тѣмъ или инымъ соотношеніемъ ихъ по категоріямъ грузовъ, и, наконецъ, въ-третьихъ, соотношеніемъ ихъ по направленіямъ.

При этомъ приходится различать тарифы мѣстнаго сообщенія отъ тарифовъ прямыхъ—экспортно-импортныхъ.

Абсолютная высота ставокъ мѣстнаго сообщенія представляется, съ точки зрѣнія интересовъ мукомольной промышленности полосы дороги, до извѣстныхъ предѣловъ безразличной. Мука, какъ предметъ первой необходимости, подвержена относительно небольшимъ колебаніямъ въ потребленіи. Повышеніе и пониженіе цѣнъ на нее слабо отражается на размѣрахъ мѣстнаго сбыта въ полосѣ дороги, кромѣ, впрочемъ, сбыта среди китайскаго населенія, для котораго, напротивъ, низкая цѣна на продуктъ составляетъ главное условіе потребленія.

Одинаково, и соотношеніе ставокъ въ мѣстномъ сообщеніи на перевозку зерна, муки и отрубей оказываетъ слабое вліяніе на сбытъ, а, слѣдовательно, и на производство, вліяя, зато, на распредѣленіе мукомольныхъ мельницъ по линіи. При низкихъ ставкахъ на зерно и высокихъ на муку мельницы сосредоточиваются, преимущественно, въ мѣстахъ потребленія муки, т.-е. въ крупныхъ городахъ и т. п. Равныя, или близкія къ равнымъ, ставки на зерно и муку поощряютъ мукомоловъ располагать мельницы, главнымъ образомъ, въ районахъ производства зерна, на погрузочныхъ станціяхъ и т. п.

Наоборотъ, въ экспортныхъ тарифахъ и абсолютная высота ставокъ, и соотношеніе ихъ для зерна и продуктовъ помола прямо предопредѣляетъ размѣръ сбыта, а, слѣдовательно, и производства. Размѣръ тарифной ставки составляетъ въ этомъ случаѣ элементъ обратный емкости рынка—все равно для сырья или фабриката. Чѣмъ выше ставка, тѣмъ меньше емкость, и обратно.

Положеніе это, понятное само по себѣ, въ одномъ отношеніи требуетъ, однако, дополнительнаго разсмотрѣнія. Цѣна на экспортный товаръ опредѣляется не рынкомъ производства, а рынкомъ потребленія. Для производителя-промышленника или крестьянина, вообще для рынка производства—она является величиной перемѣнной, независимой.

Поэтому, собственно, только и возможно, что всякое пониженіе тарифа, или, иначе, провозной платы отъ мѣста производства до мѣста потребленія, можетъ быть использовано производителемъ къ своей выгодѣ. Въ извѣстной мѣрѣ ему предоставляется свобода: брать всю разницу пониженія на свой приходъ, поднявъ цѣны на мѣстѣ производства на размѣръ разницы, или поступиться частью ея въ пользу рынка сбыта, понизивъ тамъ соотвѣтственно цѣны на вывозимый продуктъ. Предѣлы такой свободы тѣмъ больше, чѣмъ ниже абсолютныя ставки тарифа въ отношеніи къ нормальной стоимости провоза и чѣмъ больше производитель продукта является хозяиномъ при его экспортѣ, или, иначе, чѣмъ меньше посредниковъ принимаетъ въ экспортѣ участіе.

Такимъ образомъ, низкія экспортныя ставки Кит. Вост. жел. дор. и низкое или даже обратное соотношеніе ихъ для сырья и продукта переработки могутъ для обрабатывающей промышленности служить источникомъ дѣйствительнаго покровительства только при условіи, что сами промышленники активны въ сбытѣ своихъ издѣлій, вывозимыхъ по низкимъ ставкамъ.

Покровительственная тарифная политика жел. дор. для своего успѣха непремѣнно требуетъ активнаго сотрудничества со стороны представителей покровительствуемой промышленности.

Подходя теперь съ точки зрѣнія этихъ общихъ замѣчаній къ тарифной политикѣ Кит. Вост. жел. дор. по отношенію къ мукомольной промышленности Сѣверной Маньчжуріи, мы, прежде всего, должны констатировать, что она была политикой покровительства.

Ставки основного тарифа Кит. Вост. жел. дор. 1908 года, разработанныя особымъ совѣщаніемъ, были явно болѣе благопріятны для перевозки муки, чѣмъ пшеницы.

Провозныя платы въ золотыхъ копѣйкахъ съ пуда были установлены на такомъ уровнѣ:

	Пшеница въ зернѣ.	Мука пшеничная.	Отруби.
Харбинъ—Маньчжурія:			
Мѣстное сообщеніе	25,5	29,3	25,1
Вывозъ	22,0	25,1	22,0
Харбинъ—Владивостокъ:			
Мѣстное потребленіе	21,1	24,7	17,1
Экспортъ	21,1	21,2	14,8
Харбинъ—Куаньченцзы	13.5	23,5	13,5

Отношеніе провозной платы къ средней цѣнѣ за трехлѣтіе 1908—1910 г. составляло въ $^0/_0{}^0/_0$:

	Для пшеницы (средн. цѣна 66,6 коп.).	Для муки крупч. 1 с. (ср. цѣна 166,0 к.)	Для размольной (ср. цѣна 98,0 к.).	Для отрубей (ср. цѣна 25,4 к.).
Харбинъ—Маньчжурія:				
Мѣстное сообщеніе	38%	18%	30%	99%
Вывозъ	33%	15%	26%	87%
Харбинъ—Владивостокъ:				
Мѣстное потребленіе	32%	15%	25%	67%
Экспортъ	32%	13%	22%	58%
Харбинъ—Куаньчендзы	20%	8%	14%	53%

Больше того, на-ряду съ покровительствомъ по вывозу, харбинская мука въ томъ же тарифѣ находила огражденіе отъ конкуренціи привозной. Ставки въ направленіяхъ отъ Пограничной и отъ Куаньченцзы для муки были повышены *). Наоборотъ, зерно въ направленіи отъ Куаньченцзы до Харбина таксировалось по $^1/_{30}$ съ п.-в. противъ $^1/_{17}$ въ обратномъ направленіи.

Но въ особенности льготнымъ представляется введенный съ 15 октября 1910 года спеціальный тарифъ № 6 **) для вывоза муки и отрубей отъ нѣкоторыхъ ст. Кит. Вост. жел. дор., при которыхъ имѣлись мукомольныя мельницы, на ст. Куаньченцзы. При пудоверстной ставкѣ въ $^1/_{40}$ коп., провозная плата по этому тарифу отъ Харбина выражается для муки и отрубей всего лишь въ 5,8 к. противъ прежней въ 13,5 к., сохраненной для пшеницы въ зернѣ.

Измѣненія въ тарифахъ за послѣдніе годы слишкомъ многочисленны, чтобы ихъ здѣсь разсматривать. Отмѣтимъ лишь, что поскольку паденіе курса рубля во время войны было фактическимъ пониженіемъ провозныхъ платъ и облегченіемъ для вывоза, постольку, наоборотъ, переходъ къ золотому рублю съ приравниваніемъ его половинѣ тарифнаго было чрезвычайнымъ удорожаніемъ перевозки и препятствіемъ для развитія промышленности.

Въ виду этого, въ рядѣ послѣдовательныхъ мѣръ Кит. Вост. жел. дорога нашла возможнымъ пойти навстрѣчу нуждамъ промышленнаго и торговаго оборота Сѣверной Маньчжуріи и понизить отдѣльные тарифы, оказавшіеся чрезмѣрно высокими.

Пониженія коснулись и продуктовъ мукомольной промышленности, не возстановивъ, однако, въ полной мѣрѣ прежняго благопріятствованія для нея, подъ дѣйствіемъ котораго протекало ея прежнее развитіе.

Въ дѣйствующихъ въ настоящее время для перевозки муки тарифахъ, какъ правило, тарифный рубль приравнивается полутора рублямъ золотомъ, тогда какъ для пшеницы коэффиціентъ установленъ въ 1 р. $12^1/_2$ к. Иными словами, противъ тарифовъ нормальныхъ, дѣйствующіе тарифы повышены для муки на 50%, а для пшеницы въ зернѣ только на $12^1/_2$%. Соотношеніе между тѣми и другими стало менѣе благопріятнымъ для мукомольнаго дѣла въ полосѣ К. В. ж. д., чѣмъ было до войны.

Наглядное изображеніе схемы дѣйствующихъ экспортныхъ тарифовъ даетъ діаграмма № 53, которая, на-ряду съ соотношеніемъ ставокъ по роду груза, даетъ представленіе и о разницѣ тарифовъ по направленіямъ, и слѣдующая таблица тарифовъ (зол. коп. съ пуда):

ОТЪ	До Куаньченцзы.		До Дайрена съ 11 мая 1921 года.		До Владивостока на экспортъ.		
	Пшеница	Мука и отруби.	Пшеница	Мука и отруби.	Пшеница	Мука.	Отруби.
Фуляэрди	27.3	18.45	42.3	33.4	28.1	42.9	23.6
Харбина	15.2	8.70	30.2	23.7	23.7	28.5	21.4
Харбина-Стараго	15.6	9.00	39.6	24.0	23.5	28.5	21.4
Имяньпо	22.4	14.25	39.4	29.2	19.0	25.3	16.9
Хайлина	29.6	20.25	44.6	35.2	16.5	22.0	16.5
Шуанченпу	11.9	7.20	26.9	22.2	23.7	28.5	19·7

---

*) $^1/_{14}$ коп. съ пудо-версты противъ $^1/_{24}$ на югъ и $^1/_{17}$ на востокъ.

**) Ставки его вошли, затѣмъ, какъ доли Кит. Вост. жел. дор. въ тарифъ № 9 прямого Китайско-Восточнаго-Южно-Маньчжурскаго сообщенія.

Для тарифовъ Кит. Вост. ж. д. характерно, что, тогда какъ средняя провозная плата отъ шести станцій Кит. Вост. ж. д., включенныхъ въ специальные тарифы № 6 и № 9, до Владивостока, считая ее для пшеницы за 100, оказывается для муки 131 и для отрубей 89, та же средняя плата до Куаньченцзы, отнесенная къ оплатѣ за пшеницу, какъ къ 100, даетъ для муки 64 и для отрубей 64.

Это послѣднее соотношеніе, являющееся какъ бы мѣрой покровительства Кит. Вост. ж. д. для сѣверо-маньчжурской промышленности, въ дѣйствительности нѣсколько выравнивается, во-первыхъ, дополнительными сборами, которые для муки выше, чѣмъ для зерна, во-вторыхъ, при вывозѣ муки и отрубей до пунктовъ потребленія черезъ ст. Ю.-М. ж. д.,—вліяніемъ долей этой послѣдней.

Такъ, напримѣръ, отъ Харбина провозъ одного пуда при повагонныхъ отправкахъ съ дополнительными сборами обходится (въ золотыхъ копѣйкахъ):

	Для пшеницы	Для муки	Для отрубей
До Куаньченцзы	17.5	11,6	11,6
» Тьелина	28,3	22,5	19,3
» Мукдена	31,3	25,4	21,2
» Ляояна	33,8	27,9	22,9
» Дайрена	33,7	27,8	27,8
или, считая провозъ пшеницы за 100:			
До Куаньченцзы	100	66%	66%
» Тьелина	100	79%	68%
» Мукдена	100	81%	68%
» Ляояна	100	83%	68%
» Дайрена	100	82%	82%

Тѣмъ не менѣе, соотношеніе остается все-таки благопріятнымъ для муки по сравненію съ пшеницей, хотя и не въ такой степени, какимъ оно было до войны.

Мукомолье и Китайская Восточная желѣзная дорога.

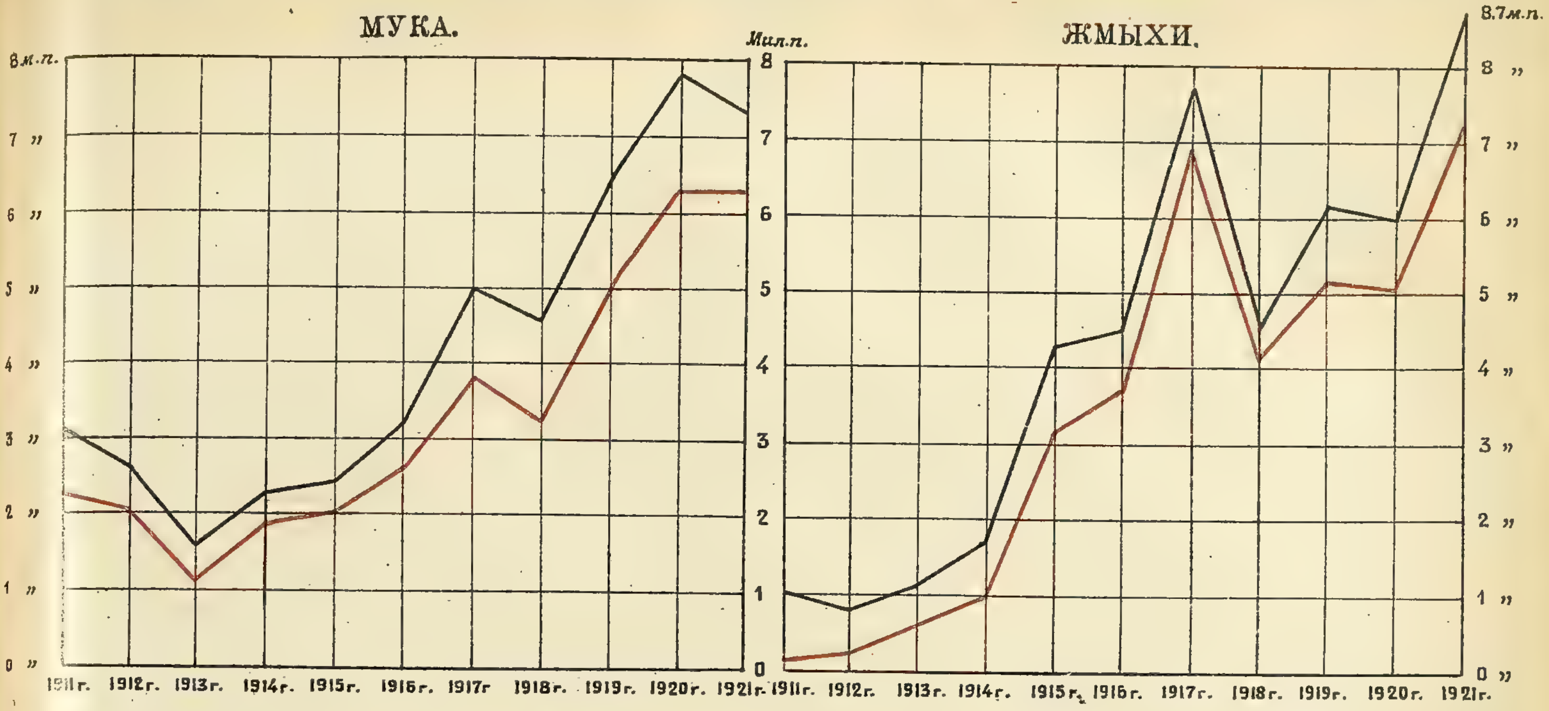
Разсмотрѣніе тарифной политики Кит. Вост. ж. д. и вліянія ея на сѣверо-маньчжурскую мукомольную промышленность приводитъ къ слѣдующимъ положеніямъ:

1. Тарифы Кит. Вост. ж. д. на пшеницу въ зернѣ и муку всегда были построены такъ, что вывозъ муки получалъ относительно большее покровительство, чѣмъ вывозъ зерна.

2. Подъ этимъ вліяніемъ мукомольное производство полосы Китайской Восточной желѣзной дороги развилось и выросло въ крупнѣйшую отрасль обрабатывающей промышленности съ общей производительностью, значительно превышающей потребности мѣстныхъ рынковъ и потому необходимо нуждающейся въ вывозѣ.

Діаграммы №№ 45 и 47.

Отправленіе муки и жмыховъ со всѣхъ станцій К. В. ж. д. и, въ томъ числѣ, съ Харбинскаго узла по годамъ, въ миллiонахъ пудовъ.

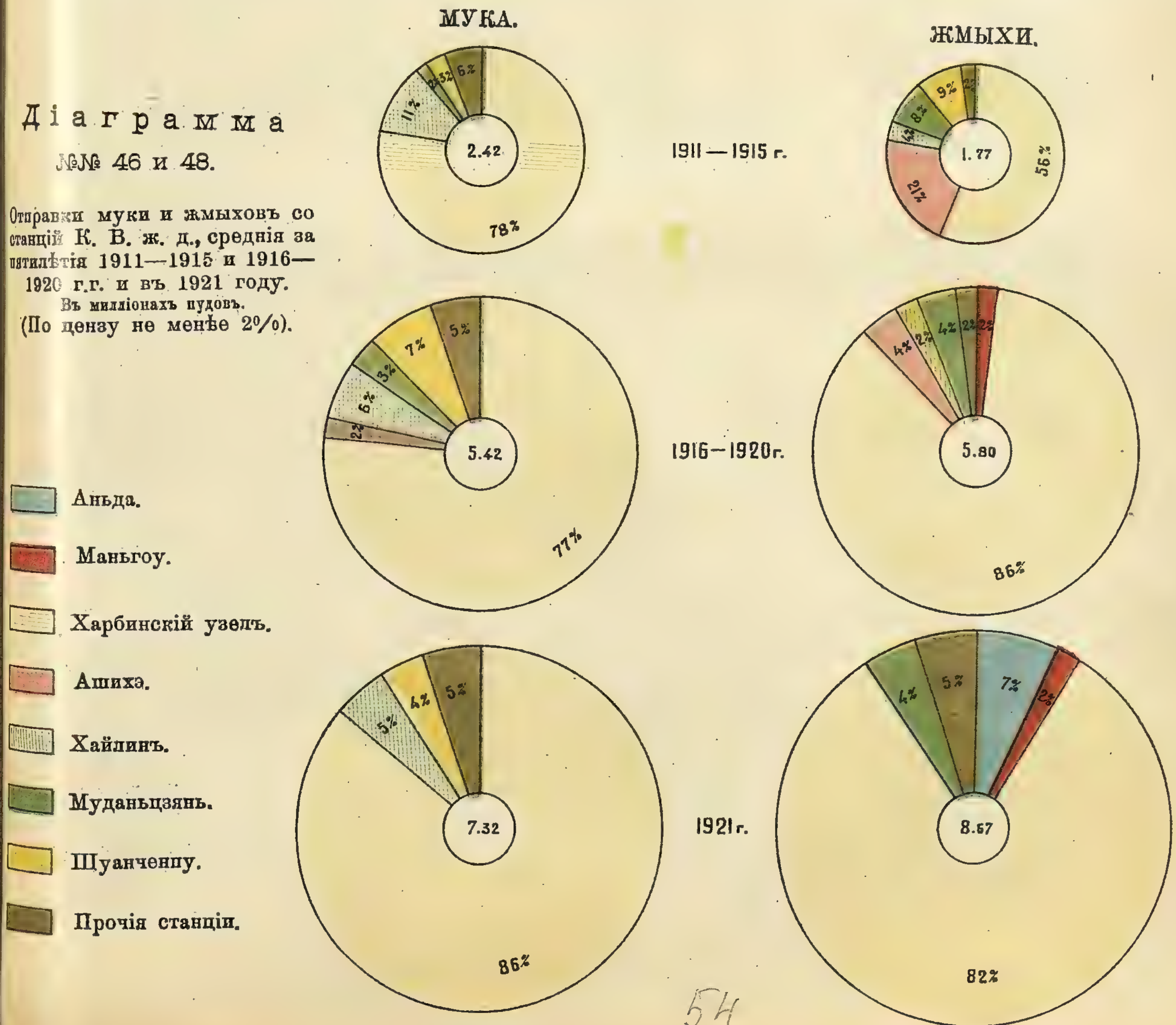


Діаграмма №№ 46 и 48.

Отправки муки и жмыховъ со станцій К. В. ж. д., среднія за пятилѣтія 1911—1915 и 1916—1920 г.г. и въ 1921 году.

Въ миллiонахъ пудовъ.

(По цензу не менѣе 2%).



3. Изъ всѣхъ направленій для вывоза фактически пріобрѣло значеніе только южное, куда харбинская мука почти единственно и вывозилась.

4. Вывозъ муки въ Южную Маньчжурію опирался и опирается на низкую провозную плату, взимаемую Кит. Вост. жел. дор., и исключительное соотношеніе ставокъ для пшеницы и для муки.

Современное положеніе дороги, какъ чисто-коммерческаго предпріятія, естественно вызываетъ вопросъ: въ какой мѣрѣ такая политика, выгодная мукомольной промышленности Сѣверной Маньчжуріи, совпадаетъ съ интересами самой дороги, для которой, въ первую очередь, существенно только, чтобы край давалъ возможно большее количество груза, и чтобы перевозка послѣдняго оплачивалась въ полную мѣру его платежной способности.

Для правильнаго отвѣта надобно имѣть въ виду, что сѣверо-маньчжурскій районъ обладаетъ всѣми необходимыми данными, чтобы пріобрѣсти значеніе одной изъ крупныхъ міровыхъ житницъ пшеницы, которая и теперь составляетъ значительный процентъ отъ сборовъ всѣхъ видовъ зерна въ краѣ. Мукомольная промышленность является здѣсь естественнымъ завершеніемъ развитія мѣстнаго хозяйства. Но интересы дороги въ томъ именно и заключаются, чтобы обслуживаемая ею область достигла наивысшей интенсивности своего хозяйственнаго оборота, однимъ изъ элементовъ котораго и является мукомольная промышленность. Поэтому слѣдуетъ признать, что какъ въ прошломъ, такъ и въ настоящемъ, мѣры содѣйствія Кит. Вост. жел. дор. и поощренія мукомольнаго производства воплощаютъ собою совершенно раціональный принципъ заботы о собственныхъ интересахъ путемъ обслуживанія промышленныхъ интересовъ края.

Особый, конечно, вопросъ, въ какомъ именно видѣ и въ какихъ предѣлахъ для каждаго отдѣльнаго момента этотъ принципъ долженъ осуществляться.

Въ частности, вопросъ этотъ ставится представителями Южно-Маньчжурской мукомольной промышленности, которые находятъ, что тарифы Кит. Вост. жел. дор., предоставляющія для обработаннаго и болѣе цѣннаго продукта—муки—низшія ставки, чѣмъ для сырого матеріала—пшеницы, ненормальны и, главное, не вызываются дѣйствительной необходимостью.

Вопросъ о спеціальномъ тарифѣ Кит. Вост. жел. дор. на вывозъ муки на югъ представляетъ собой, по существу, вопросъ конкуренціи двухъ районовъ, а потому есть вопросъ о будущности сѣверо-маньчжурскаго мукомольнаго производства, для котораго экспортъ муки составляетъ основное условіе дальнѣйшаго его развитія.

Мельницы должны строиться тамъ, гдѣ производится зерно—такова основная истина, признаваемая всѣми мукомолами за безспорную. И, дѣйствительно, въ самой близости расположенія мельницъ къ мѣсту сбора зерна содержатся для нихъ незамѣнимыя преимущества. Достаточно указать, что зерно въ этомъ случаѣ поступаетъ въ производство, не будучи обременено болѣе или менѣе длиннымъ спискомъ накладныхъ расходовъ по покупкѣ, утратѣ при перевозкѣ и т. д. Въ перевозку отъ мельницы до потребителя поступаетъ цѣлая серія продуктовъ разной цѣнности отъ высокихъ сортовъ муки до дешовыхъ отрубей включительно, которыя, подобно взмученнымъ въ водномъ потокѣ частицамъ разнаго удѣльнаго вѣса, разносятся на неодинаковое разстояніе. Мельница, построенная въ зерновомъ районѣ, работаетъ, поэтому, сразу на нѣсколько рынковъ, окаймляющихъ ее концентрическими кругами и имѣетъ возможность приспособлять производство, комбинируя выходы въ соотвѣтствіи съ конъюнктурами такихъ дополняющихъ другъ-друга рынковъ.

Опредѣленное расположеніе мельницъ въ полосѣ Кит. Вост. жел. дор. вполнѣ подтверждаетъ правильность указанной аксіомы мукомольной промышленности, и *даже мельницы Южной Маньчжуріи даютъ ей извѣстное подтвержденіе.* Большая часть ихъ построена въ Чанчунѣ, т.-е. въ пунктѣ, самомъ ближайшемъ на Южно-Маньчжурской линіи къ первоисточнику сырья. При этомъ, подобно мельницамъ Харбина, чанчунскія мельницы только часть перерабатываемой пшеницы получаютъ по желѣзной дорогѣ, пользуясь гужевымъ подвозомъ для остальной.

Въ общемъ ходѣ промышленной эволюціи Сѣверной Маньчжуріи, мукомольная промышленность занимаетъ передовое мѣсто. Она вступила въ тотъ третій фазисъ развитія, когда вывозъ обработаннаго продукта достигъ устойчивости и постоянства. Для заключенія полнаго цикла своего роста ей недостаетъ только, чтобы экспортъ муки сталъ на прочныя ноги естественной необходимости и не нуждался бы больше въ тарифныхъ подпоркахъ.

Съ помощью ихъ сѣверо-маньчжурская мукомольная промышленность успѣла передъ войной почти совершенно вытѣснить съ южно-маньчжурскаго рынка муку, привозимую изъ другихъ мѣстъ. Война помѣшала закрѣпить выгоды этого положенія. За время же войны успѣло возникнуть мукомольное производство въ Южной Маньчжуріи, и теперь для промышленности полосы Кит. Вост. жел. дор. прежняя задача упроченія своего вліянія на южномъ рынкѣ усложнилась,—тѣмъ болѣе, что производство на югѣ питается сравнительно дешовымъ топливомъ и располагаетъ болѣе дешовымъ трудомъ.

Благодаря огражденности мѣстнаго рынка Сѣверной Маньчжуріи высокими ставками на ввозъ муки—цѣны на муку здѣсь остаются искусственно поднятыми и тѣмъ поддерживаютъ активность мельничныхъ балансовъ, даже и тогда, когда, въ силу перерывовъ въ работѣ и простоевъ, балансъ долженъ былъ бы быть завѣдомо пассивнымъ.

Можно утверждать, что мукомольная промышленность полосы Кит. Вост. жел. дор. достаточно уже выросла, чтобы въ огражденіи внутренняго рынка не нуждаться. Наоборотъ, поддержка вполнѣ желательна для выхода продукта на рынки внѣшніе. Выше было достаточно выяснено, при какихъ условіяхъ такая поддержка можетъ принести дѣйствительную пользу.

Однимъ изъ важнѣйшихъ условій является активность самихъ предпринимателей, энергія ихъ усилій къ завоеванію рынковъ.

Эти усилія могутъ быть наиболѣе плодотворными въ области правильной организаціи снабженія мельницъ зерномъ, обезпеченіи ихъ дешовымъ топливомъ и—послѣднее, но не самое малое,—въ трудно достижимомъ, но не безнадежномъ дѣлѣ общаго руководства и контроля надъ производствомъ отдѣльныхъ мельницъ, съ цѣлью наиболѣе экономичной работы.

При такихъ обстоятельствахъ вообще обезпеченное будущее мукомольной промышленности Сѣверной Маньчжуріи станетъ для нея, несомнѣнно, блестящимъ.

XIV.

МАСЛОБОЙНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Развитіе маслобойнаго дѣла.

По своему значенію въ обрабатывающей промышленности полосы Китайской Восточной желѣзной дороги маслобойное производство фабрично-заводскаго типа занимаетъ второе мѣсто, уступая первенство промышленности мукомольной.

Количество сырья, ежегодно расходуемаго для выжимки масла на паровыхъ маслобойныхъ заводахъ, составляетъ въ среднемъ около 8-ми милліоновъ пудовъ, т.-е. въ два раза менѣе расхода зерна, перемалываемаго мельницами. Общая цѣнность выпускаемыхъ маслобойными заводами продуктовъ достигаетъ не болѣе одной трети отъ выработки первыхъ.

Тѣмъ не менѣе, маслобойное дѣло въ общей экономикѣ Сѣверной Маньчжуріи играетъ очень большую роль.

Роль эта обусловливается тѣмъ, что бобовое масло служитъ непремѣнной принадлежностью въ питаніи китайскаго населенія, въ соотвѣтствіи съ чѣмъ выработкой масла занято около тысячи туземныхъ мелкихъ заводовъ, перерабатывающихъ ежегодно свыше 20 милліоновъ пудовъ бобовъ.

Съ другой стороны, подъ посѣвомъ бобовъ занято въ Сѣверной Маньчжуріи не менѣе 25% всей посѣвной площади края. Ежегодный вывозной фондъ, составляющій около 65 милліоновъ пудовъ бобовъ, предоставляетъ колоссальные ресурсы для развитія маслобойной промышленности.

Можно считать, что въ Маньчжуріи выжимка масла изъ бобовыхъ сѣмянъ имѣетъ столь же древнее происхожденіе, какъ и самая культура масляничныхъ бобовъ. Во всякомъ случаѣ, на туземныхъ китайскихъ заводахъ она до сихъ поръ производится на клиновыхъ прессахъ, изобрѣтеніе которыхъ относится къ самымъ отдаленнымъ временамъ въ исторіи техники. Сущность производства заключается въ томъ, что бобы, предназначенные для выжимки изъ нихъ масла, раздавливаются на жерновыхъ поставахъ или бѣгунныхъ камняхъ, затѣмъ подогрѣваются, одновременно распариваясь надъ кипящей водой и, съ помощью деревянной формы, выкладываются въ видѣ небольшихъ цилиндровъ, обернутыхъ спеціальной привозимой съ юга травой и окаймленныхъ съ боковъ двумя желѣзными обручами. Такіе цилиндры ставятся затѣмъ одинъ надъ другимъ въ вертикальную раму изъ деревянныхъ брусьевъ и посредствомъ клиньевъ, загоняемыхъ ударами подвѣшенныхъ камней, подвергаются сжатію. Подъ сильнымъ давленіемъ содержащееся въ бобахъ масло выжимается, стекаетъ по сторонамъ образованной колонны и собирается въ глиняномъ сосудѣ, помѣщенномъ подъ прессомъ.

Отжатые же бобы, принявшіе теперь форму круговъ небольшой высоты, раскладываются для просушки и составляютъ другой продуктъ маслобойнаго производства—бобовые жмыхи.

Въ главныхъ чертахъ тотъ же самый процессъ воспроизводится и на паровыхъ маслобойныхъ заводахъ.

Отличіе паровыхъ заводовъ отъ туземныхъ заключается, во-первыхъ, въ размѣрахъ производства. На туземныхъ заводахъ число прессовъ не превышаетъ 2-хъ или 3-хъ, тогда какъ самый малый изъ паровыхъ заводовъ имѣетъ ихъ не менѣе 20-ти, большіе же насчитываютъ до 100 и болѣе.

Самые прессы, во-вторыхъ, имѣютъ на паровыхъ заводахъ большіе размѣры и даютъ жмыховые круги большаго діаметра и толщины.

По конструкціи и по способу приведенія въ дѣйствіе, различаются прессы винтовые и гидравлическіе. Въ первыхъ примитивный клинъ туземнаго завода замѣненъ металлическимъ винтомъ, вращаемымъ въ ручную рабочимъ, обслуживающимъ прессъ. Гидравлическій прессъ приводится въ дѣйствіе паровымъ насосомъ, развиваетъ большое давленіе въ короткій срокъ и даетъ продуктивность въ 3—3½ раза большую, чѣмъ винтовой прессъ.

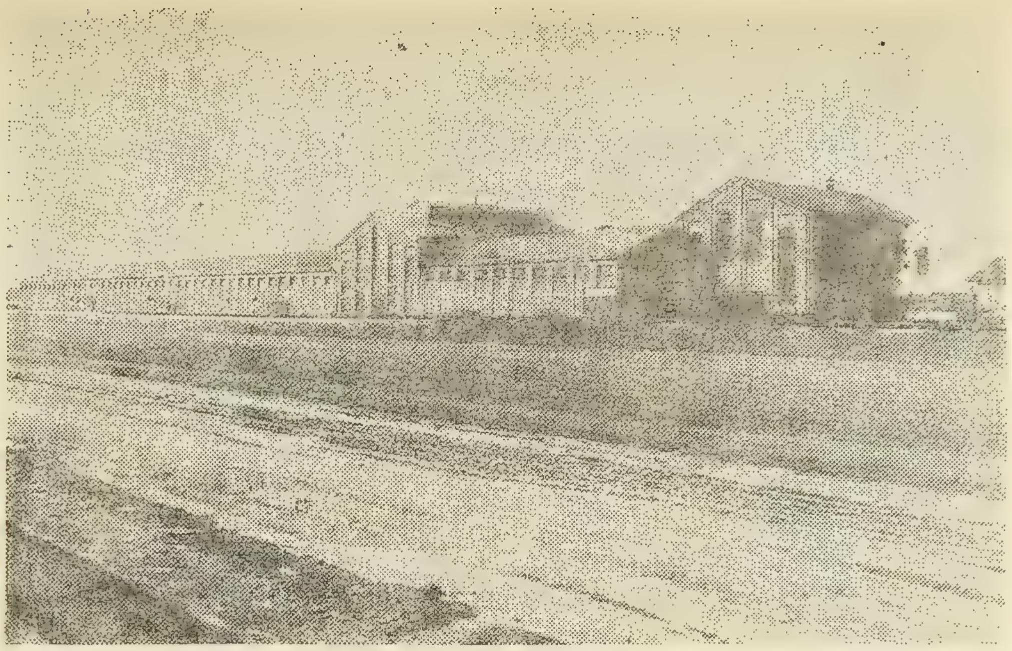
Подготовка бобовъ къ прессованію на паровыхъ заводахъ болѣе тщательна. До раздавливанія бобы очищаются отъ пыли и примѣсей; раздавливаніе производится на вальцовыхъ поставахъ.

Таковъ общій способъ производства на паровыхъ маслобойныхъ заводахъ, одинаково распространенный какъ въ Сѣверной Маньчжуріи, такъ, между прочимъ, и въ Южной Маньчжуріи.

Въ сущности говоря, это тотъ же китайскій туземный способъ, снабженный лишь болѣе современными приспособленіями—винтомъ или гидравлическимъ прессомъ и вальцами, приводимыми въ дѣйствіе силою пара.

Начало примѣненія пара къ обработкѣ бобовъ въ Маньчжуріи восходитъ къ концу XIX вѣка, когда англійская фирма Butterfield'a Swire открыла паровой маслобойный заводъ въ Инкоу. Въ 1905—06 годахъ тамъ былъ построенъ японскій заводъ, оборудованный гидравлическими прессами. Затѣмъ паровые заводы возникаютъ въ Дайренѣ и по линіи Южно-Маньчжурской желѣзной дороги; къ началу европейской войны число ихъ тамъ достигаетъ уже двадцати.

Позже начинается строительство паровыхъ маслобойныхъ заводовъ въ Сѣверной Маньчжуріи. Первые заводы были открыты въ Харбинѣ въ 1912 г.; одинъ на Пристани и другой на 8-мъ участкѣ—оба съ винтовыми прессами.



Городъ Харбинъ. Маслобойный заводъ Англо-Китайской К°.

Общій видъ.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).

Дробильное отдѣленіе.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).

Соотвѣтственныя данныя для 1919 года, наиболѣе успѣшнаго для харбинскихъ маслобойныхъ заводовъ, представляются ниже:

					Разница за переработку.	%% цѣны бобовъ.
3 янв. 1919 г.	цѣна бобовъ 2.50,	жмых. 1.95	масла 21.50	=	3.90 + 1.40	56%
	выходъ изъ 1 п. боб.	» на 1.75	» на 2.15			
16 мая 1919 г.	цѣна бобовъ 7.20,	жмых. 6.50	масла 63.50	=	12.20 + 5.00	69%
	выходъ изъ 1 п. боб.	» на 5.85	» на 6.35			
5 сент. 1919 г.	цѣна бобовъ 32.00,	жмых. 25.00	масла 230.00	=	45.50 + 12.50	39%
	выходъ изъ 1 п. боб.	» на 22.50	» на 23.00			
20 дек. 1919 г.	цѣна бобовъ 185.00,	жмых. 165.00	масла 850.00	=	233.50 + 48.50	25%
	выходъ изъ 1 п. боб.	» на 148.00	» на 85.00			

Отсюда ясно, что маслобойное производство въ 1919 г. было чрезвычайно выгоднымъ и давало ощутительный импульсъ къ развитію производства.

Значеніе этой конъюнктуры усугублялось еще введеннымъ на Китайской Восточной жел. дор. съ 1919 года порядкомъ распредѣленія вагоновъ между маслобойными заводами по ихъ производительности, опредѣлявшейся соотвѣтственно числу дѣйствующихъ на заводахъ прессовъ*). Выгоды, связанныя съ полученіемъ вагоновъ, побуждали увеличивать количество прессовъ и строить все новые и новые заводы, пока окончаніе войны и возстановленіе нормальнаго ж.-д. движенія не положило предѣла этому строительству.

Одинаковыя причины дѣйствовали и на линіи Китайской Восточной желѣзной дороги и вызвали тамъ возникновеніе крупнаго маслобойнаго производства.

Къ настоящему времени общее число паровыхъ маслобойныхъ заводовъ достигаетъ 56, изъ коихъ 43 находятся въ Харбинѣ, а остальные 13—по линіи.

Большая часть харбинскихъ заводовъ—всего 23 завода—расположены на 8-мъ участкѣ и въ Фуцзядянѣ; 2 завода—на Пристани, 13—въ Старомъ Харбинѣ и 5—при Интендантскомъ разъѣздѣ.

Изъ заводовъ по линіи наибольшее число—6 заводовъ—приходится на станцію Аньда, остальные 7 расположились по одному или по два при станціяхъ Маньгоу, Ашихэ, Имяньпо, Хайлинъ, Муданьцзянъ и Шуанченпу.

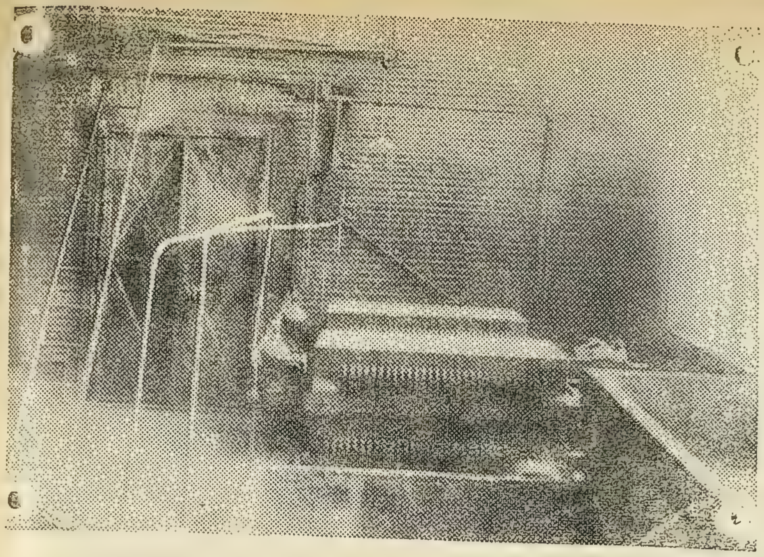
Возможная максимальная производительность заводовъ въ Харбинѣ выражается въ 170 тыс. пудовъ бобовъ въ сутки и около 30 тыс. пудовъ для заводовъ по линіи, а всего заводы полосы Китайской Восточной жел. дор. въ состояніи перерабатывать ежедневно—до 200 тыс. пудовъ, что отвѣчаетъ годовой производительности отъ 54 до 60 милліоновъ пудовъ.

По сравненію съ этими огромными цифрами, дѣйствительная производительность послѣднихъ лѣтъ въ 8 милліоновъ пудовъ представляется болѣе чѣмъ скромной.

Такое разительное несоотвѣтствіе потенціальной и фактической производительности не можетъ быть понимаемо иначе, какъ несомнѣнный и тяжкій кризисъ маслобойной промышленности. Объясненіе ему слѣдуетъ искать въ общихъ условіяхъ производства и затѣмъ сбыта.

---

*) До этого времени подача вагоновъ производилась въ порядкѣ очереди по записи съ предъявленіемъ грузовъ къ отправкѣ.

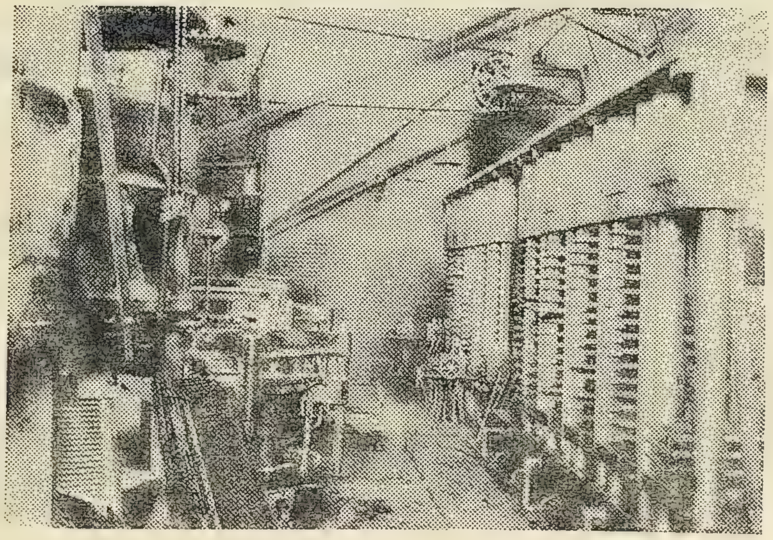


Городъ Харбинъ.

Маслобойный заводъ Англо-Китайской К°.

Фильтръ прессъ.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).



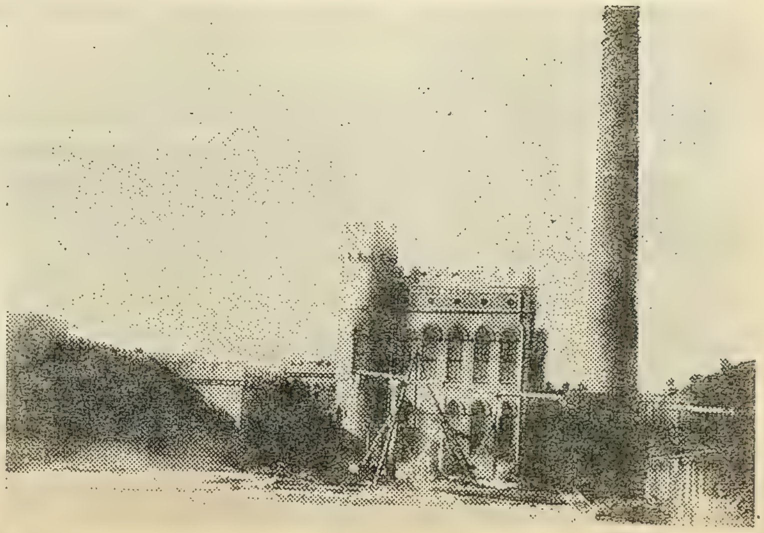
Прессовое отдѣленіе.

(Изъ коллекціи Эконом. Бюро).

Гор. Харбинъ.

Винокуренный заводъ Бородина.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро)



56

Условія производства.

Благодаря несложности производственнаго процесса, не требующаго большого количества дорого стоящихъ машинъ или большихъ зданій, капиталы, иммобилизированные въ маслобойное дѣло полосы К. В. ж. д., составляютъ, несмотря на многочисленность заводовъ, сравнительно небольшую сумму—около $2^1/_2$—3 милліоновъ рублей, что даетъ въ среднемъ около 50 тысячъ рублей на заводъ. Заслуживаетъ вниманія, что заводы, построенные въ послѣдніе годы, оборудуются преимущественно гидравлическими прессами: въ 1916 г. изъ 18 заводовъ Харбина съ гидравлическими прессами было—6, т.-е. одна треть; въ настоящее же время они составляютъ половину общаго числа заводовъ.

Что касается оборотныхъ средствъ, то размѣры ихъ по отдѣльнымъ предпріятіямъ настолько различны, что говорить о средней можно лишь чисто-теоретически.

Во всякомъ случаѣ, она не превышетъ 100.000 рублей на заводъ, или 5—6 милліоновъ рублей всего.

Въ общемъ, весь капиталъ, занятый въ маслобойной промышленности, можетъ быть оцѣненъ отъ 7 до 9 милліоновъ рублей, при чемъ оцѣнка эта представляется скорѣе преувеличенною.

Дать болѣе точныя цифры представляется невозможнымъ, хотя бы потому, что размѣръ оборота отдѣльныхъ предпріятій—величина весьма неустойчивая, и капиталъ то приливаетъ въ производство, то извлекается для другихъ операцій, когда дѣла становятся хуже, и производство пріостанавливается.

Для маслобойной промышленности чрезвычайно характерно, что подавляющее большинство заводовъ принадлежитъ китайцамъ, работающимъ обычно компаніями. Въ Харбинѣ изъ общаго числа 43 заводовъ—русскихъ заводовъ только 2. На ст. Аньда одинъ изъ заводовъ принадлежитъ японцамъ. Маслобойная промышленность составляетъ какъ бы своего рода привилегію китайскаго капитала.

Причинъ, которыми можно было бы объяснить такое положеніе, нѣсколько.

Прежде всего, при возникновеніи промышленности наличіе мѣстнаго спроса составляетъ обычно необходимое условіе. Спросъ же на бобовое масло ближе знакомъ, естественно, китайцу, чѣмъ русскому. Въ числѣ маслобойныхъ предпринимателей, построившихъ паровые заводы, было, навѣрное, немало лицъ, которыя имѣли уже дѣло съ выжимкой масла на заводахъ туземнаго типа.

Другое, не менѣе важное обстоятельство заключается въ условіяхъ заготовки сырья—бобовъ. Дѣло въ томъ, что, по содержанію масла, отдѣльные сорта бобовъ показываютъ значительную разницу. По анализамъ, произведеннымъ главной лабораторіей Южно-Маньчжурской жел. дороги, которая вообще удѣляетъ бобовому дѣлу много вниманія, изъ 175 пробъ показали:

%% содержанія масла	
свыше 14%	2 пробы.
» 15%	7 »
» 16%	27 »
» 17%	72 »
» 18%	50 »
» 19%	17 »
Всего	175 пробъ.

Понятно, отсюда, что умѣлый выборъ бобовъ при покупкѣ имѣетъ серьезное значеніе. По крайней мѣрѣ, сами заводчики утверждаютъ, что тогда какъ бобы, идущіе на экспортъ, составляютъ смѣшанныя партіи разныхъ сортовъ, тѣ, которые пріобрѣтаются ими для нуждъ производства, даютъ максимальный выходъ масла. Въ какой мѣрѣ такое утвержденіе правильно, можно установить не иначе, какъ путемъ спеціальныхъ лабораторныхъ изслѣдованій. Вѣрнымъ, однако, остается фактъ, что китайскія маслобойныя фирмы очень цѣнятъ штатъ своихъ служащихъ, и, увольняя при остановкахъ рабочихъ, непремѣнно сохраняютъ служащихъ. Между прочимъ, нежеланіе китайскихъ фирмъ распустить служащихъ, по мнѣнію г. Фурусава, директора Nisshin Oil Mill *), было главнымъ препятствіемъ къ образованію въ Дайренѣ въ 1912—15 гг. маслобойнаго треста, проектированнаго японцами.

Въ заготовкѣ сырья маслобойными заводами, какъ и во всей торговлѣ бобами, имѣется значительная доля спекуляціи. Цѣны на бобы еще менѣе устойчивы, чѣмъ на пшеницу, и въ то же время стоимость бобовъ составляетъ большую часть стоимости выпускаемыхъ маслобойными заводами продуктовъ.

Расходы по производству колеблются въ предѣлахъ отъ 6 до 8 коп. на пудъ бобовъ **). При такихъ обстоятельствахъ говорить о нормальной методической дѣятельности заводовъ, съ заготовкой сырья единовременно на весь или хотя бы значительную часть производственнаго періода, совершенно не приходится.

Маслобойное дѣло въ его современномъ видѣ это въ своемъ родѣ игра на разницу. Заводъ, освѣдомленный въ совершенствѣ о цѣнахъ на бобы, заключаетъ срочную сдѣлку на жмыхи, если цѣна оказывается подходящей, и немедленно обезпечиваетъ себя срочной же сдѣлкой на бобы. Гарантировавъ, такимъ образомъ, по крайней мѣрѣ, почти всю стоимость расходуемаго сырья, заводъ принимается работать, пока не выполнитъ контракта, и ждетъ покупателя на масло, чтобы изъ выручки за него покрыть издержки производства и реализовать прибыль. Затѣмъ происходитъ остановка, пока не оказывается новой сдѣлки. Только въ случаѣ опредѣленно устойчивой конъюнктуры, заводы въ массѣ работаютъ на складъ.

Вообще же дѣятельность заводовъ перемежается съ остановками. Въ каждый отдѣльный моментъ работаетъ какая-нибудь часть заводовъ, затѣмъ выступаетъ другая и т. д. пока, наконецъ, они не останавливаются всѣ вмѣстѣ, когда производство становится явно убыточнымъ.

---

*) Одно изъ наилучше оборудованныхъ маслобойныхъ предпріятій Южной Маньчжуріи, имѣющее заводы и въ Японіи.

**) На заводахъ съ гидравлическими прессами большая часть расходовъ приходится на топливо и затѣмъ заработную плату; на заводахъ съ ручными прессами первое мѣсто въ расходахъ занимаетъ заработная плата.

Весьма наглядную картину такой перемежающейся дѣятельности даютъ помѣсячныя свѣдѣнія о вывозѣ жмыховъ и бобоваго масла за два послѣднихъ года и діаграмма № 47а, построенная такимъ образомъ, что если бы и масло, и жмыхи, вырабатываемые заводами, вывозились одновременно и полностью, то графики обоихъ продуктовъ слились бы въ одну линію.

Вывозъ по мѣсяцамъ (въ тысячахъ пудовъ):

	Масла бобоваго.	Жмыховъ.	Всего бобовъ въ переработанномъ видѣ.	Вывозъ бобовъ въ зернѣ.
1920 годъ:				
Январь	59	605	664	295
Февраль	31	763	794	177
Мартъ	32	620	652	402
Апрѣль	78	665	743	241
Май	84	986	1.070	769
Іюнь	16	900	916	1.929
Іюль	15	558	573	4.110
Августъ	1	243	244	2.339
Сентябрь	3	105	108	1.722
Октябрь	1	118	119	1.488
Ноябрь	—	60	60	1.985
Декабрь	—	124	124	324
Всего	320	5.747	6.067	15.781
1921 годъ:				
Январь	—	225	225	487
Февраль	—	562	562	331
Мартъ	4	1.063	1.067	782
Апрѣль	1	2.218	2.219	2.894
Май	10	1.785	1.795	5.104
Іюнь	60	1.500	1.560	7.135
Іюль	30	35	65	3.309
Августъ	33	106	139	3.252
Сентябрь	2	129	131	1.046
Октябрь	76	101	177	898
Ноябрь	—	96	96	4.276
Декабрь	6	729	735	10.210
Всего	222	8.549	8.771	39.724
1922 годъ:				
Январь	40	1.468	1.508	6.504
Февраль	127	770	897	4.069

На самомъ дѣлѣ такого слiянiя не наблюдается, и вывозъ масла отстаетъ и во времени, и въ количествѣ отъ вывоза жмыховъ.

Въ 1920 году вывезено жмыховъ 5.747 пуд., что должно было отвѣчать вывозу масла въ 639 тыс. пуд.; вывезено же 321 тыс. пуд., т.-е. въ два раза менѣе.

Въ 1921 году жмыховъ вывезено 8.549 тыс. пуд., что для масла отвѣчаетъ вывозу въ 950 тысячъ пуд.; въ дѣйствительности же отправлено всего 223 тысячи пудовъ, т.-е. менѣе 1/4.

Итакъ, въ самыхъ условiяхъ производства въ силу того, что переработка, по своей несложности, прибавляетъ лишь незначительную долю цѣнности къ использованному сырому матерiалу, содержится элементъ неустойчивости и непостоянства.

Условiя сбыта.

Значенiе этого обстоятельства во много разъ усиливается условiями сбыта.

При разсмотрѣнiи этихъ послѣднихъ надобно принять во вниманiе, во-первыхъ, свойства и назначенiе выпускаемыхъ продуктовъ, во-вторыхъ, рынки сбыта и, въ-третьихъ, наконецъ—условiя доставки.

Бобоваго масла содержится въ бобахъ отъ 14 до 19%. Въ среднемъ надобно считать 17%. Однако, изъ этого количества прессованiемъ удается извлечь всего только 10%. Большiй выходъ—11—12%—даетъ обработка лишь на вполнѣ усовершенствованныхъ прессахъ, установленныхъ на единственномъ въ этомъ родѣ для Сѣверной Маньчжурiи заводѣ Англо-Китайской К° *). Остальная часть масла остается неиспользованной—въ жмыхѣ. Такой остатокъ не только составляетъ прямую потерю для заводчика, но въ то же время понижаетъ цѣнность жмыховъ, такъ какъ присутствiе масла вредитъ утилизацiи жмыха въ качествѣ удобренiя. Поэтому, упомянутый заводъ Англо-Китайской К° долженъ въ смыслѣ успѣха дѣятельности имѣть надъ другими заводами большiя преимущества.

При цѣнѣ бобовъ (по котировкамъ харбинской биржи за февраль) въ 1 р. 08 к., масла въ 2 р. 86 к. и жмыховъ въ 96,5 к., выходъ масла въ 10 и 12% даетъ разницу въ выручкѣ въ 3,59 коп. **), составляющихъ свыше одной трети всей выручки за переработку.

Это преимущество нѣсколько уменьшается избыточными, по сравненiю съ китайскими заводами, издержками производства. Въ частности, сюда относится расходъ на салфетки, въ которыя вмѣсто травы завертывается бобовая масса для прессованiя. Салфетки изнашиваются тѣмъ быстрѣе, чѣмъ выше давленiе, развиваемое въ прессахъ, помощью котораго достигается большiй выходъ масла. Съ другой стороны, самая подготовка бобовъ къ прессованiю на этомъ заводѣ много сложнѣе.

---

*) Въ недавнее время аналогичное оборудованiе установлено въ Дайренѣ Nisshin Oil Mill.

**) При выходѣ въ 10%: масла 4 ф.— 28,60 к.
жмыховъ 36 ф.— 87,05 к.
Всего 115,65 к.

При выходѣ въ 12%: масла 4,8— 34,32 к.
жмыховъ 35,2 - 84,92 к.
Всего 119,24 к.

119,24
— 115,65
3,59

Подъ прессъ пускается бобъ, не расплющенный только, какъ на китайскихъ заводахъ, а размолотый въ муку, которая, если говорить о подробностяхъ, распаривается только въ случаѣ сухости бобовъ, вообще же подогрѣвается закрытымъ паромъ. Наконецъ, зерно до размола подвергается совершенной очисткѣ отъ пыли, примѣсей побитыхъ и испорченныхъ сѣмянъ, почему мука, а затѣмъ и жмыхъ, выходятъ вполнѣ чистыми.

Жмыхъ, въ отличіе отъ китайскаго круга, имѣетъ форму тонкой продолговатой плитки и вѣситъ 17 фунтовъ. Благодаря чистотѣ и малому содержанію влажности, онъ выдерживаетъ дальній транспортъ и переходитъ тропики безъ порчи.

Соотвѣтственно болѣе чистымъ выходитъ и масло, которое для отдѣленія его отъ увлекаемой токами масла бобовой муки отстаивается, затѣмъ фильтруется на фильтръ-прессахъ и, наконецъ, перекачивается въ желѣзные баки для храненія.

Жмыхъ, получаемый на всѣхъ остальныхъ заводахъ, имѣетъ форму круга, въ которомъ можно различить отдѣльные чешуйки зеренъ, иногда съ примѣсью чернаго цвѣта. Стандартный вѣсъ такого жмыха, принятый Южно-Маньчжурской желѣзной дорогой для обезличеннаго храненія, составляетъ 1 пудъ 30 фунт. По этой же нормѣ вырабатываютъ свои жмыхи и заводы Сѣверной Маньчжуріи.

Несомнѣннымъ достоинствомъ круглаго жмыха является то, что онъ прочепъ и не требуетъ упаковки, хотя, тѣмъ не менѣе, нѣкоторый процентъ все же ломается при перегрузкахъ. Плиточные жмыхи, изъ-за тонины и формы, перевозятся не иначе, какъ въ мѣшкахъ.

Зато въ смыслѣ способности къ долгому храненію и перевозкѣ круглый жмыхъ уступаетъ плиточному. По этой причинѣ районъ его распространенія не можетъ заходить за тропики.

Впрочемъ, въ этомъ отношеніи имѣющихся пока данныхъ недостаточно, для окончательнаго вывода и возможно, что жмыхъ, хорошо просушенный и вентилируемый, окажется пригоднымъ для дальняго транспорта.

Что касается масла, то его способность къ перевозкѣ вполнѣ установлена, притомъ настолько, что вывозу этого продукта въ Европу и Америку маслобойная промышленность Сѣверной Маньчжуріи обязана своимъ развитіемъ.

Тѣмъ не менѣе, вопросъ о сортахъ и качествѣ масла имѣетъ большое значеніе. По мѣрѣ того, какъ этотъ продуктъ занимаетъ въ международной торговлѣ положеніе постояннаго товара, выявляются и принимаютъ болѣе полный и законченный видъ предъявляемыя къ нему требованія.

Бобовое масло въ ряду другихъ растительныхъ маселъ относится къ группѣ полувысыхающихъ и въ связи съ этимъ при опредѣленныхъ условіяхъ, изъ которыхъ дѣйствіе влажности, свѣта и воздуха можно считать практически наиболѣе важными, химически распадается, выдѣляя свободныя жирныя кислоты. Такое распавшееся масло имѣетъ прогорклый вкусъ и непріятный запахъ, столь хорошо знакомый всѣмъ, живущимъ въ Китаѣ. Содержаніе свободныхъ кислотъ, или коэффиціентъ кислотности, составляетъ, поэтому, существенную характеристику для бобоваго масла. Имѣетъ также значеніе цвѣтъ. Рафинированное масло почти безцвѣтно. Хорошее масло не рафинированное имѣетъ желтоватую окраску. Масло же худшихъ сортовъ пріобрѣтаетъ темный красно-бурый тонъ.

Въ настоящее время изъ Лондона получены свѣдѣнія, что тамъ для бобоваго масла устанавливается стандартъ, которымъ предусматривается какъ предѣльная кислотность, такъ и цвѣтъ *).

Эти новыя требованія рынка должны быть учтены маслобойной промышленностью полосы Китайской Восточной желѣзной дороги, и выработка масла соотвѣтственно улучшена.

Въ частности, повидимому, необходимо будетъ введеніе фильтрованія масла, такъ какъ масло фильтрованное оказывается болѣе стойкимъ въ отношеніи разлагающихъ вліяній.

Въ настоящее время на харбинскомъ рынкѣ фигурируетъ фильтрованное масло только двухъ заводовъ: упомянутаго уже завода Англо-Китайской К° и завода М. Д. Касаткина. Все остальное масло можетъ быть отнесено просто къ отстоенному. Однако, если самое понятіе отстоеннаго масла и представляется вполнѣ опредѣленнымъ, то на практикѣ оно можетъ вызывать немало сомнѣній.

Сырое масло изъ-подъ пресса содержитъ въ себѣ во взвѣшенномъ состояніи примѣсь воды, слизистыхъ веществъ и твердыхъ частицъ. Мутное отъ этихъ примѣсей масло при стояніи въ тепломъ помѣщеніи освѣтляется, примѣси осѣдаютъ на дно, и масло дѣлается прозрачнымъ. Отстаиваніе масла отчасти замѣняетъ собой фильтръ, но въ этомъ отношеніи существующіе заводы не достаточно благоустроены. Баки, въ которыхъ хранится масло, стоятъ подъ открытымъ небомъ. Зимою масло застываетъ въ нихъ и, конечно, не можетъ отстаиваться. Кромѣ того, при наличіи одного только бака, что является для большинства заводовъ правиломъ, во время работы, когда въ каждый бакъ подается новая порція сырого масла, все оно по необходимости оказывается взмученнымъ. Устройство двухъ или нѣсколькихъ баковъ съ постепеннымъ ихъ заполненіемъ слѣдуетъ признать необходимымъ улучшеніемъ. Желательна, конечно, и установка фильтровъ.

Слѣдовало бы говорить также и вообще объ улучшеніяхъ въ производствѣ путемъ установки болѣе совершенныхъ, экономичнѣе работающихъ машинъ, но необходимость ихъ станетъ понятнѣе, когда мы будемъ разсматривать условія рынковъ и встрѣчу на нихъ продуктовъ маслобойной промышленности Сѣверной Маньчжуріи съ таковыми же Южной.

Что касается качества масла или жмыховъ, выпускаемыхъ въ Харбинѣ или Дайренѣ, то оно, вообще говоря, одинаково.

Исключеніе составляетъ спеціальный заводъ въ Дайренѣ, первоначально организованный средствами Южно-Маньчжурской жел. дороги и переданный затѣмъ частной компаніи,—заводъ, единственный въ Маньчжуріи, который извлекаетъ масло не прессованіемъ, а экстрагированіемъ. Процессъ заключается въ томъ, что подготовленные (раздавленные) бобы загружаются въ закрытые сосуды въ видѣ большихъ барабановъ и подвергаются тамъ дѣйствію бензина. Послѣдній переходитъ послѣдовательно отъ бобовъ, уже обработанныхъ къ

---

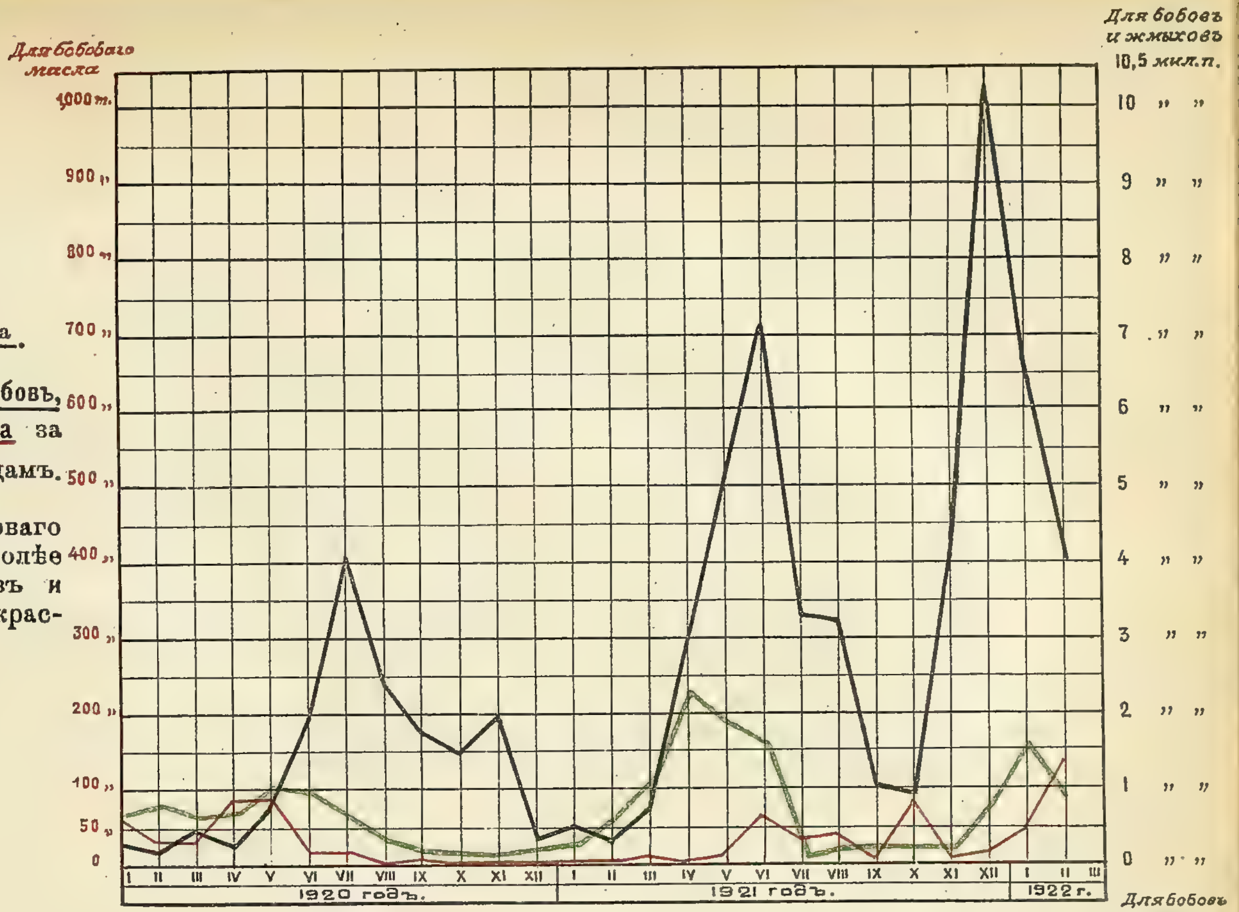
*) Въ Америкѣ бобовое масло уже и раньше должно было отвѣчать извѣстнымъ требованіямъ въ отношеніи цвѣта, для опредѣленія котораго употребляется особый приборъ Robibont Tintmeter.

Діаграмма № 47а.

Вывозъ по жел. дорогѣ бобовъ, жмыховъ и бобоваго масла за 1920 и 1921 г.г. по мѣсяцамъ.

Масштабъ для кривой бобоваго масла взятъ въ 10 разъ болѣе крупный, чѣмъ для бобовъ и жмыховъ и обозначенъ красной шкалой.

(Къ стр. 449).

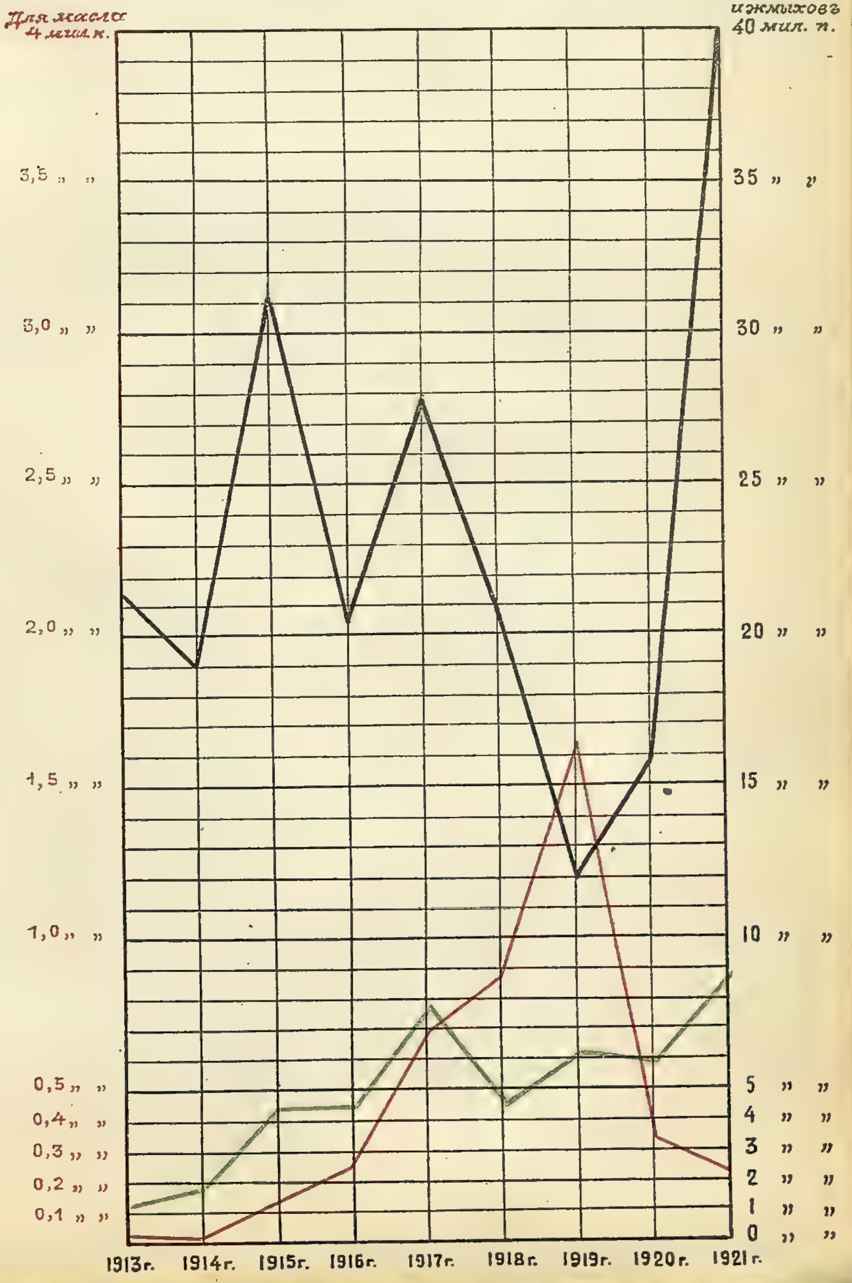


Діаграмма № 47б.

Вывозъ по жел. дорогѣ бобовъ, жмыховъ и бобоваго масла за 1913—1921 годы.

Масштабъ для кривой бобоваго масла взятъ въ 10 разъ болѣе крупный, чѣмъ для бобовъ и жмыховъ и обозначенъ красной шкалой.

(Къ стр. 457).



свѣжимъ и извлекаетъ изъ нихъ масло. Насыщенный масломъ бензинъ при нагрѣваніи отгоняется, сгущается и снова пускается въ оборотъ. При этомъ способѣ изъ бобовъ извлекается до 14% масла.

Технически возможное извлеченіе еще большаго процента масла не практикуется, такъ какъ сопряжено съ избыточной потерей бензина, не окупающейся увеличеніемъ выхода масла.

Очистка масла отъ бензина производится не въ полной мѣрѣ, слѣды бензина остаются въ немъ, и масло оказывается пригоднымъ только для техническихъ цѣлей.

Дѣйствующее въ Дайренѣ и Японіи Общество Nisshin Oil Mill C° обзавелось установкой для рафинированія масла. Пока продуктъ этотъ не получилъ значенія на рынкѣ.

Въ текущемъ году рафинированіе масла вводится и въ Харбинѣ Англо-Китайской Компаніей, которая, вообще, въ дѣлѣ совершенствованія маслобойнаго дѣла проявляетъ много инициативы.

При способѣ экстрагированія, жмыха въ собственномъ смыслѣ слова не получается, вмѣсто него отработанные бобы извлекаются изъ барабановъ въ видѣ измельченной массы—муки, которая поступаетъ въ перевозку въ мѣшкахъ.

Какъ бобовые жмыхи, такъ и, въ особенности, бобовое масло находятъ себѣ разнообразное примѣненіе.

Жмыхи китайскихъ туземныхъ заводовъ потребляются на мѣстѣ производства, въ качествѣ корма для скота или топлива. Въ Америкѣ во время войны бобовые жмыхи въ размолотомъ видѣ примѣшивались къ мукѣ. Въ Германіи изъ жмыховой муки выдѣлывались галеты, шедшія въ пищу для арміи. Вообще въ Европѣ они примѣняются какъ кормовое средство. Но главнымъ потребленіемъ жмыховъ было и остается использованіе ихъ для удобренія полей, при чемъ важнѣйшимъ потребителемъ выступаетъ Японія.

Въ самой Японіи имѣется свыше 20 маслобойныхъ заводовъ, но вырабатываемыхъ ими жмыховъ не хватаетъ, и Японія ежегодно ввозитъ около 50 милліоновъ круговъ.

Передъ употребленіемъ жмыхъ размельчается на бѣгунныхъ фабрикахъ въ муку. Послѣдняя засыпается въ бочки съ водой и подвергается броженію, послѣ чего уже идетъ въ дѣло. Иногда бобовая мука просто зарывается въ землю около удобряемаго растенія.

Было бы трудно перечислить всѣ возможные способы примѣненія бобоваго масла. Въ Китаѣ оно непосредственно употребляется въ пищу и для цѣлей освѣщенія. Въ Европѣ и Америкѣ оно въ рафинированномъ видѣ служитъ матеріаломъ для изготовленія консервовъ, или примѣшивается къ прованскому и другимъ растительнымъ масламъ. Вообще, оно выступаетъ суррогатомъ маселъ болѣе цѣнныхъ, а также какъ фальсификація этихъ послѣднихъ.

Въ технохимическихъ производствахъ бобовое масло идетъ при изготовленіи мыла, глицерина, олеина, стеарина, олифы, лаковъ и т. д.

Во всѣхъ случаяхъ примѣненія оно, повидимому, оказывается все же матеріаломъ посредственнаго качества. Рафинированное, напр., масло недостаточно стойко и склонно пріобрѣтать характерный для бобоваго масла запахъ. Въ изготовленіи лаковъ или олифы—оказывается недостаточно высыхающимъ и т. д.

Въ этомъ, такъ-сказать, органическомъ для бобоваго масла порокѣ посредственности содержится секретъ его оцѣнки. Вопросъ о томъ—чѣмъ, какими законами управляется возникновеніе цѣнъ на масло и жмыхи, представляется, вообще, крайне интереснымъ. Для мѣстнаго рынка Сѣверной Маньчжуріи было бы понятно и естественно, что переработанный пудъ бобовъ долженъ въ выручкѣ отъ 36 фунтовъ полученныхъ жмыховъ и 4-хъ фунтовъ бобоваго масла—дать всю стоимость бобовъ вмѣстѣ съ расходами по ихъ переработкѣ и извѣстнымъ процентомъ прибыли. Если нѣтъ прибыли, заводы не работаютъ. Въ представленіи предпринимателя-заводчика цѣны на выпускаемые заводомъ продукты должны непремѣнно сообразоваться съ издержками производства.

Однако, и заводчику прекрасно извѣстно, что въ дѣйствительности цѣны устанавливаются какъ-то такъ, что для завода онѣ получаются въ законченномъ видѣ, и заводъ долженъ принять ихъ какъ фактъ—безотносительно къ тому—выгодны онѣ ему, или нѣтъ.

Бобовое масло выступаетъ на рынкѣ въ качествѣ суррогата. Цѣна его находится въ прямомъ соотношеніи съ міровой потребностью въ растительныхъ маслахъ и въ обратномъ соотношеніи съ выходомъ на рынкѣ маселъ высшаго качества (напр., хлопковаго и др.).

Поскольку, напр., бобовое масло вдругъ оказалось бы вполнѣ пригоднымъ къ замѣнѣ дорогого прованскаго масла—цѣна на него немедленно же поднялась бы.

Поэтому для маслобойной промышленности Сѣверной Маньчжуріи, какъ въ равной степени и для Южной,—открытіе способовъ болѣе цѣннаго примѣненія бобоваго масла и жмыховъ представляетъ интересъ настоятельной злобы дня.

Къ сожалѣнію, всѣ попытки въ этой области до настоящаго времени не имѣли серьезныхъ успѣховъ. И, вообще, масло, попрежнему, стоитъ по расцѣнкѣ въ хвостѣ другихъ растительныхъ маселъ и, говоря фигурально, приглашается на рынокъ только тогда, когда почему-либо отсутствуетъ другой, постоянный посѣтитель; жмыхи же, составляющіе 90% отъ вѣса перерабатываемыхъ бобовъ, все еще идутъ на удобреніе, какъ-будто бобы только для того и произрастаютъ въ Маньчжуріи, чтобы удобрять почву сосѣднихъ странъ.

Итакъ, ни въ условіяхъ производства, ни въ рынкахъ сбыта—потребленія маслобойная промышленность края не находитъ твердой почвы для того, чтобы считать настоящее свое прочнымъ, будущее же—обезпеченнымъ. По существу дѣла, сказанное относится до бобоваго маслобойнаго производства вообще, гдѣ бы оно ни находилось.

Транспортъ бобовыхъ продуктовъ.

Изъ предыдущаго ясно, что сѣверо-маньчжурская маслобойная промышленность фабрично-заводскаго типа работаетъ почти исключительно на экспортъ. Правда, замѣчается, что бобовое масло, выработанное на паровыхъ заводахъ, вытѣсняетъ масло заводовъ туземныхъ, и число послѣднихъ убываетъ *). Происходитъ это не потому, что масло паровыхъ заводовъ было бы лучшаго качества, а вслѣдствіе болѣе выгоднаго использованія паровыми заводами своихъ жмыховъ и большаго выхода масла. Но сбытъ масла внутри страны не нарушаетъ правильности общаго положенія, что паровые маслобойные заводы вырабатываютъ свои продукты, главнымъ образомъ, для цѣлей экспорта.

Въ общей схемѣ промышленнаго развитія Сѣверной Маньчжуріи, маслобойное производство представляетъ нѣкоторое исключеніе. Производство это сразу начало свою дѣятельность съ третьей фазы схемы—съ экспорта переработанныхъ продуктовъ, когда сырье уже успѣло передъ тѣмъ занять въ экспортѣ крупное мѣсто. Выше уже было отмѣчено, что такое выступленіе маслобойной промышленности на экспортный рынокъ было связано съ исключительными условіями транспорта военнаго времени. Именно потому, что состояніе маслобойной промышленности полосы Кит. Вост. жел. дор. въ третьей фазѣ общей схемы развитія промышленности не опирается на предшествовавшій историческій процессъ органическаго роста, оно, будучи какъ бы наверху возможныхъ для маньчжурскаго производства достиженій, чувствуетъ себя, тѣмъ не менѣе, на распутьи. Самое характерное для него: быстрый ростъ въ прошломъ и полная неопредѣленность будущаго.

Но возвратимся къ условіямъ транспорта и связаннымъ съ нимъ для маслобойной промышленности затрудненіямъ.

Въ основѣ ихъ лежитъ специфическая особенность промышленной переработки бобовъ, заключающейся въ отсутствіи отбросовъ. Жмыхъ плюсъ масло составляютъ въ совокупности тотъ же вѣсъ, что и сырой продуктъ—бобы, послужившіе для ихъ изготовленія. Между тѣмъ, общія условія перевозки бобовъ, въ концѣ-концовъ, значительно благопріятнѣе, чѣмъ фабрикатовъ. Бобы выполняютъ роль идеальнаго упаковочнаго средства для масла, съ успѣхомъ переносятъ переходъ черезъ тропики, который съ трудомъ удается жмыхамъ. Стоимость перевозки бобовъ въ сыромъ видѣ обходится, вообще говоря, дешевле, чѣмъ въ переработанномъ.

По этой именно причинѣ маслобойное производство долгое время ограничивалось дѣятельностью заводовъ туземныхъ, продукты которыхъ очень мало нуждались въ перевозкахъ.

Въ свое время, комиссія по разработкѣ тарифа 1908 года, проектируя ставки для бобовыхъ продуктовъ, возлагала на нихъ большія надежды, ожидая, что Кит. Вост. жел. дорогѣ удастся привлечь до $^2/_3$ добычи бобоваго масла не только въ мѣстномъ сообщеніи, но и на вывозъ въ Японію и порты Китая черезъ Владивостокъ, что дало бы свыше одного милліона пудовъ перевозки масла и соотвѣтственное количество жмыховъ.

Дѣйствительность совершенно не оправдала этихъ надеждъ. Тогда какъ начиная съ 1918 года экспортъ бобовъ непрерывно возрасталъ и занималъ все большее мѣсто въ общемъ количествѣ перевозимыхъ Кит. Вост. жел. дор. грузовъ, перевозка бобоваго масла до начала войны оставалась очень скромной, не превышая 170 тыс. пудовъ. Не показали роста и перевозки жмыховъ.

---

*) Показательно, напр., сокращеніе отправленія жмыховъ со ст. Шуанченпу, въ районѣ которой въ прежнее время дѣйствовало свыше 50 мелкихъ заводовъ.

Всего перевезено по Кит. Вост. жел. дор. въ милліонахъ пудовъ.

Годы.	Бобовъ.	Жмыховъ.	Масла	Всего перевезено бобовъ въ переработ. видѣ.	Въ %% отъ перевозки бобовъ въ зернѣ.
1909	15,8	0,8	0,08	0,88	5%
1910	18,0	0,5	0,11	0,61	3%
1911	27,9	1,0	0,17	1,17	4%
1912	22,5	0,8	0,12	0,92	4%
1913	21,7	1,1	0,22	1,32	6%
1914	19,4	1,7	0,22	1,92	10%

Картина перевозокъ мѣняется съ возникновеніемъ и ростомъ маслобойной промышленности фабрично-заводскаго типа:

Годы.	Бобовъ.	Жмыховъ.	Масла.	Всего перевезено бобовъ въ переработ. видѣ.	Въ %% отъ перевозки бобовъ въ зернѣ.
1915	33,0	4,3	0,23	4,53	14%
1916	22,5	4,5	0,36	4,86	22%
1917	30,4	7,7	0,87	8,57	28%
1918	24,7	4,6	0,93	5,53	22%
1919	13,1	6,2	1,70	7,90	60%
1920	16,5	6,0	0,39	6,39	39%
1921	40,4	8,7	0,34	9,04	22%

Съ 1915 года маслобойные заводы стали давать Кит. Вост. жел. дор. отъ 4 до 8 милл. пудовъ грузовъ, которые отъ перевозки бобовъ въ сыромъ видѣ составляли отъ 14 до 60%.

Впрочемъ, процентъ этотъ не характеризуетъ точно ни роли заводовъ въ дѣятельности дороги, ни успѣховъ промышленности, такъ какъ самъ зависитъ отъ перевозки бобовъ, которая, какъ выше указано, была стѣснена недостачей вагоновъ и, въ значительной мѣрѣ, перешла на арбы.

Развитіе маслобойнаго производства не увеличило обращенія жмыховъ и масла въ мѣстномъ сообщеніи, которое осталось въ предѣлахъ 200—240 тысячъ пуд. обоихъ грузовъ вмѣстѣ.

Перевезено Кит. Вост. жел. дор. въ мѣстномъ сообщеніи въ тысячахъ пудовъ:

	Масла бобов.	Жмыховъ.
Въ 1913 году	57,3	103,5
» 1914 »	57,4	145,4
» 1915 »	83,8	129,7
» 1916 »	102,5	143,8
» 1917 »	67,8	139,7
» 1918 »	60,3	214,2
» 1919 »	55,1	218.9
» 1920 »	68,7	240,4
» 1921 »	121,1	122,3

И масло, и жмыхи идутъ почти исключительно на экспортъ.

Вывозъ бобовыхъ продуктовъ изображается слѣдующими данными и діаграммой № 47б.

Вывозъ со станцій Кит. Вост. жел. дор. (въ тыс. пудовъ):

Годы.	БОБОВЪ.			ЖМЫХОВЪ.			МАСЛА.		
	На Уссур. жел. дор.	На Ю.-М. жел. дор.	ВСЕГО.	На Уссур. жел. дор.	На Ю.-М. жел. дор.	ВСЕГО.	На Уссур. жел. дор.	На Ю.-М. жел. дор.	ВСЕГО.
1913	20.703	773	21.476	1.030	2	1.032	4	4	8
1914	17.179	1.869	19.048	1.488	20	1.508	4	—	4
1915	25.387	5.714	31.101	4.137	6	4.143	106	12	118
1916	16.607	3.638	20.245	4.166	216	4.382	211	26	237
1917	20.121	7.587	27.708	6.655	899	7.554	18	647	665
1918	4.851	15.813	20.664	1.820	2.543	4.363	12	839	851
1919	3.702	8.230	11.932	1.852	4.071	5.923	41	1.576	1.617
1920	2.223	13.559	15.882	257	5.489	5.746	2	319	321
1921	13.270	26.453	39.723	5.812	2.737	8.549	96	126	222

Изъ разсмотрѣнія приведенной таблицы явствуетъ, что, кромѣ послѣдняго года при паденіи вывоза бобовъ, вывозъ жмыховъ и масла, напротивъ, возрасталъ,—наблюденіе, сдѣланное и для всѣхъ перевозокъ бобовыхъ продуктовъ по Кит. Вост. жел. дор.

Далѣе отмѣчается, что въ перевозкахъ масла и жмыховъ нѣтъ пропорціональности выработки ихъ, и что, слѣдовательно, вывозъ каждаго изъ продуктовъ не связанъ общностью рыночныхъ конъюнктуръ.

Наконецъ, существеннымъ должно признать опредѣлившійся съ 1918 года переходъ бобовыхъ грузовъ отъ Владивостокскаго направленія на Дайренъ.

Вывозъ на Дайренъ явился результатомъ не только желѣзнодорожныхъ тарифовъ, но также и обстоятельствъ общаго характера, связанныхъ со сбытомъ бобовыхъ продуктовъ и ихъ морскимъ транспортомъ.

По даннымъ китайской таможенной статистики, изъ Дайрена вывезено:

	Въ 1918 г.	Въ 1919 г.	Въ 1921 г.
Бобовъ	20.619 т. п.	36.361 т. п.	29.132 т. п.
Жмыховъ бобовыхъ . .	54.253 т. п.	58.986 т. п.	65.713 т. п.
Масла бобоваго	7.632 т. п.	7.099 т. п.	4.895 т. п.

Владивостокъ замѣтно отставалъ за послѣднее время. Въ 1921 г., связанномъ съ улучшеніемъ работы Эгершельда, отправка жмыховъ составила лишь 5.314 тыс. пуд., а масла всего лишь 96 тыс. пуд.

Далеко превосходя Владивостокъ по количеству отправляемыхъ бобовыхъ продуктовъ, Дайренъ является крупнымъ рынкомъ сбыта для нихъ. Если же принять во вниманіе, что почти все количество жмыховъ и очень большая доля масла и бобовъ направлялись изъ Дайрена въ Японію, при чемъ фрахтъ отъ Дайрена до японскихъ, а равно и до европейскихъ портовъ дешевле, чѣмъ отъ Владивостока, то становится понятнымъ, почему бобовые продукты Сѣверной Маньчжуріи обратились въ ущербъ Владивостоку къ южному направленію.

Но вывозъ на Дайренъ знаменовалъ собою встрѣчу харбинской маслобойной промышленности съ дайренской.

Подобно Харбину, Дайренъ пережилъ въ періодъ войны свою маслобойную горячку и успѣлъ увеличить число крупныхъ маслобойныхъ заводовъ съ 20 до 60. Одинаково онъ долженъ былъ испытать наступившій послѣ войны кризисъ. Но для изживанія этого кризиса Харбинъ оказался поставленнымъ менѣе благопріятно, ибо въ возникшей конкуренціи преимущества оказались на сторонѣ Дайрена.

Дайренскіе заводы по сравненію съ харбинскими имѣютъ болѣе дешовое топливо и рабочія руки и, слѣдовательно, выгадываютъ на себѣстоимости производства.

Другой пунктъ конкуренціи возвращаетъ насъ къ положенію, указанному выше о затрудненности маслобойнаго производства, вслѣдствіе отсутствія въ немъ отбросовъ. Перевозка отъ Харбина до Дайрена по тарифамъ, дѣйствовавшимъ въ теченіе 1921 года, давала почти совершенно*) одинаковую стоимость для бобовъ въ зернѣ и переработанномъ видѣ. Но харбинскіе заводы должны были нести расходы на тару для масла и на утечку его въ пути. Въ общемъ же выходило, что доставлять бобы на Дайренъ въ зернѣ было выгоднѣе, чѣмъ въ переработанномъ видѣ.

Для облегченія условій работы маслобойныхъ заводовъ Управленіе Китайской Восточной желѣзной дороги ввело перевозку бобоваго масла наливомъ въ цистернахъ. Для храненія масла на Эгершельдѣ на время до прибытія пароходовъ, Китайская Восточная желѣзная дорога построила тамъ три бака вмѣстимостью въ 1,200, 400 и 400 тоннъ. Предполагается въ скоромъ времени введеніе обезличенія масла, необходимаго по техническимъ условіямъ храненія и цѣлесообразнаго съ точки зрѣнія развитія торговли бобовымъ масломъ.

---

*) Разница, принимая во вниманіе стоимость провоза тары, для масла всего 0,21 коп. въ пользу обработанныхъ продуктовъ.

Выгоды перевозки наливомъ настолько очевидны и существенны*), что экспортеры немедленно по оборудованіи цистернъ змѣевиками для оттаиванія масла, которое зимою застываетъ въ пути, обратились къ этому способу. Съ февраля мѣсяца по мартъ было погружено масломъ изъ баковъ три парохода, общей вмѣстимостью около 2,000 тоннъ. Перевозки наливомъ, стѣсняемыя въ первое время трудностью фрахтовать наливные пароходы, несомнѣнно упрочатся, и традиціонный деревянный ящикъ, въ которомъ бобовое масло обычно до сихъ поръ перевозилось, будетъ, наконецъ, оставленъ.

Такимъ образомъ, затрудненія сѣверо-маньчжурской маслобойной промышленности въ части, касающейся перевозки выпускаемыхъ ею продуктовъ до морского порта, устранены. Доставка къ Эгершельду бобовъ въ переработанномъ видѣ обходится дешевле, чѣмъ въ зернѣ.

Тѣмъ не менѣе, это не даетъ еще окончательнаго рѣшенія для будущаго этой промышленности.

Настоящее положеніе и перспективы.

Въ 1920 году маслобойные заводы работали лишь первые мѣсяцы, затѣмъ большую часть года стояли, возобновивъ производство въ декабрѣ мѣсяцѣ (во время низкихъ цѣнъ на бобы). Работа продолжалась и въ началѣ 1921 г. —въ періодъ съ января по апрѣль, когда окончательно намѣтился кризисъ, и послѣдовала остановка вплоть до ноября, когда цѣны на жмыхи поднялись —и въ большей степени, чѣмъ цѣны на бобы.

По котировкамъ харбинской биржи среднія цѣны были:

1921—1922 гг.	На бобы.	На жмыхи.	Цѣна на жмыхи въ 0/0 % отъ цѣны бобовъ.
За іюль—октябрь	97 с. за пудъ.	35 с. за пудъ.	88%.
За ноябрь—февраль . .	103 с. за пудъ.	95 с. за пудъ.	92%.

Маслобойная промышленность Харбина въ цѣнахъ на жмыхи получила болѣе благопріятныя условія для работы. На этомъ основаніи бездѣйствовавшіе почти цѣлый годъ заводы возобновили, было, производство и повели его довольно интенсивно.

Благопріятная конъюнктура оказалась, однако, непродолжительной. Въ январѣ мѣсяцѣ намѣтились уже симптомы новаго кризиса, который къ концу февраля опредѣлился вполнѣ отчетливо. Вслѣдствіе рѣзкаго вздорожанія бобовъ производство снова стало невыгоднымъ, несмотря даже на повышеніе цѣнъ масла. И заводы, одинъ за другимъ, должны были опять прекращать работу.

Первымъ объясненіемъ, которое какъ бы само-собою напрашивалось и потому обычно фигурируетъ среди заинтересованныхъ круговъ, является указаніе на непомѣрный ростъ цѣнъ на бобы.

---

*) Перевозка наливомъ даетъ экономіи—около 35 коп. на пудъ масла (больше или меньше въ зависимости отъ цѣны тары).

Дѣйствительно 1921 г. и начавшійся 1922 г., въ отличіе отъ предшествовавшаго 1920 года, для котораго характерно паденіе бобовыхъ цѣнъ, ознаменовались, наоборотъ, сильнымъ возрастаніемъ цѣнъ. Начиная съ сентября мѣсяца, цѣна за пудъ бобовъ держится выше одного ена, что, конечно, нельзя признать нормальнымъ.

Впрочемъ, высокія цѣны на бобы сами-по-себѣ еще не объясняютъ кризиса вполнѣ. Въ концѣ-концовъ, заводчика интересуетъ не цѣна бобовъ, а соотношеніе цѣнъ на бобы, жмыхи и масло, или—иначе—та разница, которая очищается ему за переработку.

Въ ноябрѣ и декабрѣ 1921 г. графикъ цѣнъ на жмыхи замѣтно сближается съ цѣнами на бобы съ тѣмъ, чтобы въ январѣ и февралѣ снова съ ними разойтись. Въ январѣ при пониженіи бобовыхъ цѣнъ, цѣны на жмыхи понижаются значительно меньше. Въ февралѣ при повышеніи—жмыхи, наоборотъ, отстаютъ отъ бобовъ.

Среднія цѣны по котировкамъ харбинской биржи:

	ВЪ ЕНАХЪ ЗА ПУДЪ.		
1921 годъ.	Масло бобовое нефильтров.	Жмыхи	Бобы.
Іюль	2 р. 34	70,4	83
Августъ	2 р. 50	76,5	89
Сентябрь	2 р. 55	84	100
Октябрь	2 р. 67	107,5	116
Ноябрь	2 р. 21	93	98,5
Декабрь	2 р. 36	97	102,5
1922 годъ.			
Январь	2 р. 40	92	102
Февраль	2 р. 86	96,5	108

Выручка отъ переработки одного пуда бобовъ (по котировкамъ харбинской биржи и изъ расчета—одинъ пудъ бобовъ даетъ 36 фунт. жмыха и 4 фунта масла) въ сенахъ:

	36 фунт. жмыховъ.	4 ф. масла.	Всего.	Цѣна 1 п. бобовъ.	Остатокъ за работу.	Онъ же въ %% отъ цѣны боб.
Іюль 1921 г. . . .	63	23 =	86	83	= 3	3,6%
Августъ	69	25	94	89	5	6,6%
Сентябрь	76	25	101	100	1	1,0%
Октябрь	97	27	124	116	8	6,9%
Ноябрь	84	22	106	98,5	7,5	7,6%
Декабрь	87	24	111	102,5	8,5	8,2%
Январь 1922 г. .	83	24	107	102	5	4,9%
Февраль	87	29	115	108	8	7,4%

И опять-таки для ноября-декабря характерны благопріятныя для маслобойной промышленности показанія. Наоборотъ, январь-февраль отличаются ухудшеніемъ конъюнктуръ *).

Въ концѣ февраля работали—заводъ Англо-Китайской К^{о}, заводъ М. Д. Касаткина и 3—5 заводовъ китайскихъ. Остальные заводы стояли. Иными словами, маслобойная промышленность снова остановилась.

Изъ сказаннаго ясно, что при дорогихъ бобахъ китайскіе заводы оказались не въ состояніи использовать соотвѣтственныя цѣны на масло и жмыхи. Сбывая и тотъ и другой продуктъ помощью посредниковъ экспортеровъ, промышленники, по необходимости, должны поступаться въ пользу ихъ частью возможныхъ прибылей и тѣмъ большей, чѣмъ менѣе шансовъ на непосредственный сбытъ продуктовъ самими заводчиками.

Что касается масла, то и здѣсь высокія цѣны на мѣстномъ рынкѣ устанавливаются лишь послѣ того, какъ были заключены крупныя сдѣлки съ экспортерами, на долю которыхъ и пришлась вся выгода отъ повышенія цѣнъ въ Европѣ.

Такимъ образомъ, маслобойные заводы не использовали вполнѣ ни конъюнктуры рынка, ни преимуществъ, предоставленныхъ имъ дорогою.

Соотношеніе цѣнъ измѣнчиво. Не сегодня—завтра оно еще и еще разъ окажется благопріятнымъ для маслобойныхъ промышленниковъ. Заводы опять возобновятъ работу **). Но дѣятельность ихъ завѣдомо не пріобрѣтетъ устойчивости, пока заводчиками не будетъ установлено болѣе короткихъ связей съ рынками сбыта. Первый шагъ въ этомъ направленіи уже предприняты—и именно обществомъ маслобойныхъ заводчиковъ, завязавшихъ непосредственныя сношенія съ Лондономъ.

Харбинское общество маслобойныхъ заводчиковъ объединяетъ, за небольшими исключеніями, всѣ китайскіе заводы по выработкѣ масла. По существу, общество имѣетъ характеръ представительной организаціи. Тѣмъ не менѣе, оно постепенно развиваетъ дѣятельность, сближающую его съ синдикатомъ. Такъ всѣ продажи жмыховъ членами общества проходятъ подъ контролемъ организаціи, которая, подобно Фуцзядянской биржѣ, отвѣчаетъ за выполненіе сдѣлокъ. Общество содѣйствуетъ членамъ въ полученіи банковскаго кредита, въ частности, члены общества освобождаются банками отъ представленія поручительства двухъ солидныхъ фирмъ, обычно требуемаго отъ предпріятій, прибѣгающихъ къ кредиту. Усиліями общества было достигнуто допущеніе харбинскихъ жмыховъ къ обезличенному храненію на Южно-Маньчжурской желѣзной дорогѣ.

Очередной же задачей общества надобно признать организацію непосредственнаго сбыта на рынки потребленія.

---

*) Приведеннымъ цифрамъ выручки не слѣдуетъ придавать абсолютнаго значенія. Онѣ могутъ быть использованы только какъ показатели положенія маслобойнаго дѣла.

**) Къ концу марта 1922 г. дѣйствительно намѣтилось улучшеніе. Заводы вновь стали работать, при чемъ нѣкоторые заводы, построенные въ 1919—21 г., открыли дѣйствіе впервые послѣ постройки.

Знакомство съ этими послѣдними послужитъ, конечно, толчкомъ къ техническому улучшенію производства, для котораго въ данный моментъ не имѣется, повидимому, достаточныхъ стимуловъ. Улучшеніе же техники, въ свою очередь, удешевитъ относительно себѣстоимость производства и сдѣлаетъ возможнымъ транспортъ продуктовъ на далекія разстоянія и рынки, а, слѣдовательно, и расширеніе производства за предѣлы той части емкости японскаго рынка, которая остается харбинской промышленности, послѣ заполненія его продуктами Дайрена.

Лишь тогда тревожный вопросъ о будущемъ сѣверо-маньчжурской маслобойной промышленности, рисующемся пока въ неопредѣленныхъ очертаніяхъ, быть-можетъ, разрѣшится положительно.

XV.

ДРУГІЯ ОТРАСЛИ ОБРАБАТЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

За исключеніемъ разсмотрѣнныхъ выше производствъ мукомольнаго и маслобойнаго, прочія отрасли обрабатывающей промышленности Сѣверной Маньчжуріи занимаютъ въ хозяйственномъ оборотѣ края болѣе скромное мѣсто. Отдѣльные виды производствъ, дѣйствующихъ въ полосѣ Кит. Вост. жел. дор. составляютъ, впрочемъ, довольно длинный перечень. Винокуренное производство, спирто-очистительное и водочное, пивоваренное, изготовленіе искусственныхъ минеральныхъ водъ, свекло-сахарное и рафинадное производство, выработка патоки, стеклянныхъ издѣлій, производство макароно-вермишельное, варка олифы, мойка овечьей шерсти, кожевенное производство, салотопенное, кишечное, свѣчное, мыловаренное, табачное, папиросное, отливка чугуна и обработка металловъ,—каждая изъ этихъ отраслей фабрично-заводской промышленности представлена въ полосѣ Китайской Восточной жел. дор. по меньшей мѣрѣ 2-мя предпріятіями. Нѣкоторыя изъ нихъ достигаютъ крупныхъ размѣровъ, оборудованы со всѣмъ совершенствомъ новѣйшей техники и имѣютъ милліонные балансы.

Тѣмъ не менѣе, оцѣнка общей ихъ выработки даетъ меньшую сумму, чѣмъ одной только мукомольной промышленности. Очевидно, что перечисленныя производства, а также и другія болѣе мелкія, типа кустарно-ремесленнаго, удовлетворяя непосредственнымъ запросамъ края, не успѣли еще, или по какимъ-то причинамъ не смогли вырасти до значенія крупнаго фактора въ промышленномъ развитіи Сѣверной Маньчжуріи. Выясненіе этихъ причинъ представляетъ задачу столько же интересную, сколь важную—практически. Поэтому, не останавливаясь на изображеніи каждаго изъ указанныхъ производствъ, разсмотримъ лишь нѣкоторыя, по возможности, наиболѣе типичныя для извѣстной группы производствъ однородныхъ или близкихъ, обращая вниманіе, главнымъ образомъ, на общія условія ихъ настоящей дѣятельности и возможные виды на будущее.

Въ намѣченномъ, такимъ образомъ, планѣ прежде другихъ выдвигается производство винокуренное.

Винокуренное дѣло.

Подобно мукомольному и маслобойному дѣлу, винокуренная промышленность Сѣверной Маньчжуріи строитъ свою производственную дѣятельность на сельско-хозяйственныхъ и притомъ зерновыхъ продуктахъ, какъ на сырьевомъ для нея матеріалѣ.

Вообще, для винокуренія пригодны самые разнообразные продукты при условіи, что они содержагъ большое количество крахмалистыхъ или сахаристыхъ веществъ, способныхъ къ спиртовому броженію. Практическое значеніе имѣютъ, главнымъ образомъ, картофель и зерновые хлѣба. Выборъ сырого матеріала, естественно, зависитъ отъ сельско-хозяйственныхъ условій данной мѣстности и существующихъ цѣнъ. Зависимость эта представляется настолько важной, что въ Европейской Россіи, напримѣръ, винокуреніе было поставлено, какъ прямое дополненіе помѣщичьяго хозяйства; такъ-называемые сельско-хозяйственные заводы были въ своемъ родѣ непремѣнной принадлежностью крупныхъ имѣній и составляли одно изъ существенныхъ звеньевъ въ системѣ полеводства и животноводства.

Понятно, что винокуренное производство Сѣверной Маньчжуріи находится въ совершенно иномъ положеніи. Характеръ и цѣли его—чисто-промышленныя, а связь съ земледѣліемъ заключается въ сочетаніи промышленности со всѣмъ сельскимъ хозяйствомъ края. Взаимоотношенія сторонъ содержатъ въ себѣ нѣкоторое внутреннее противорѣчіе, подобное тому, которое имѣетъ мѣсто въ отношеніяхъ нанимателя къ рабочему. Обѣ взаимно необходимы и, тѣмъ не менѣе, антагонистичны. Практически винокуренный заводъ выступаетъ передъ сельскимъ хозяиномъ въ роли покупателя. Но въ совершеніи сдѣлки онъ связанъ необходимостью, тогда какъ другая сторона свободна.

Такое положеніе нельзя, конечно, считать отличительнымъ, характернымъ только для винокуреннаго производства, все равно разсматривается ли послѣднее вообще, или въ полосѣ Кит. Вост. жел. дор. въ частности.

Оно повторяется также и въ мукомольной промышленности, и въ маслобойной. Сходство имѣется и еще дальше, а именно въ томъ, что вырабатываемые продукты не поступаютъ въ потребленіе мѣстнымъ производителямъ сырья, а идутъ или на городской потребительскій рынокъ полосы Кит. Вост. жел. дор., или же вывозятся для сбыта внѣ ея. Въ силу сходства условій, имѣется затѣмъ и сходство, относительное правда, въ темпѣ развитія. Винокуренная промышленность составляетъ какъ-разъ крупнѣйшую изъ всѣхъ, которыя мы объединили въ этой главѣ подъ заглавіемъ «прочіе виды промышленности».

Тѣмъ не менѣе, необходимо установить и различія. Сущность ихъ въ томъ, что тогда какъ мука вывозилась изъ Сѣверной Маньчжуріи и находила для вывоза поддержку въ системѣ тарифовъ и, еще больше, въ близости вполнѣ легальнаго рынка Южной Маньчжуріи, внѣшній вывозъ сѣверо-маньчжурскаго спирта ограничивался, почти исключительно, путями нелегальными *) и на этихъ путяхъ имѣлъ еще постояннаго конкурента въ видѣ привозного спирта, преимущественно германскаго, а также и русскаго, одинаково дешовыхъ по причинамъ своего сельско-хозяйственнаго происхожденія.

Поэтому, когда доступъ въ русскія области оказался закрытымъ, винокуренная промышленность должна была сократить производство.

Вотъ, напримѣръ, данныя по одному изъ заводовъ о размѣрѣ выработки:

Въ 1915 г. выкурено	. . . .	203 тыс. ведеръ.
» 1916 » »	. . . .	219 » »

---

*) Контрабандой въ Амурскій край.

Въ 1917 г. выкурено . . . . 84 тыс. ведеръ.
» 1918 » » . . . . 101 » »
» 1919 » » . . . . 48 » »
а затѣмъ заводъ пріостановилъ дѣйствія до 1921 года.

Такой представляется картина основныхъ условій работы винокуренной промышленности.

Обращаясь теперь къ фактической сторонѣ, надо отмѣтить, что по своему происхожденію современная винокуренная промышленность Сѣверной Маньчжуріи, подобно мукомольной, должна считаться чисто-русской.

Производство туземное сосредоточено въ ханшинныхъ заводахъ, наиболѣе крупныхъ въ мѣстной обрабатывающей промышленности Сѣверной Маньчжуріи.

Китайскій ханшинный заводъ служитъ обыкновенно ядромъ сложнаго предпріятія, одновременно промышленнаго, торговаго и даже банковскаго. Кромѣ собственно выкурки ханшина, заводъ производитъ размолъ пшеницы, выжимку масла, торгуетъ изъ магазина «цза-хо», скупаетъ хлѣбъ, выдаетъ ссуды и т. д. Въ своемъ родѣ это универсальный представитель торгово-промышленной жизни Маньчжуріи. Вліяніе такого завода въ хозяйствѣ окрестнаго населенія очень велико. Связь здѣсь постоянная и многосторонняя, настолько, что подъ защиту завода, какъ крѣпости, окрестные жители укрываются въ сельской мѣстности въ случаѣ нападенія хунхузовъ.

Ханшинъ,—продуктъ китайскаго винокуренія,—представляетъ собою неочищенный спиртъ, около 60° крѣпости, съ большою примѣсью сивушныхъ маселъ и специфическимъ запахомъ и сильно опьяняющимъ дѣйствіемъ. Китайцы пьютъ его подогрѣтымъ.

Число ханшинныхъ заводовъ въ Сѣверной Маньчжуріи доходитъ до нѣсколькихъ сотъ, ими перерабатывается въ годъ свыше 7 милл. пудовъ зерна, преимущественно гаоляна, кукурузы, проса, ячменя и пшеницы.

Первый русскій винокуренный заводъ въ полосѣ отчужденія былъ построенъ въ 1901—1902 гг. въ Старомъ Харбинѣ. Затѣмъ, въ 1903—1904 гг. возникли заводы въ Фуляэрди и въ Харбинѣ.

Строительство продолжалось и въ послѣдующее время, при чемъ въ текущемъ году открылъ свои дѣйствія наиболѣе крупный въ полосѣ Кит. Вост. жел. дор. винокуренный заводъ М. А. Бородина.

Въ настоящее время всего винокуренныхъ заводовъ въ полосѣ К. В. ж. д. числится семь, изъ коихъ только одинъ заводъ, бывшій Бр. Поповыхъ и перешедшій къ Лоу Сюй-панцзы, находится въ Фуляэрди, т.-е. по линіи дороги. Остальные шесть расположены въ районѣ Харбина.

По національности владѣльцевъ—заводы дѣлятся между русскими (4 завода) и китайцами (3).

Общая сумма вложеннаго въ винокуренное дѣло капитала опредѣляется, примѣрно, въ цифрѣ 4—5 милліоновъ рублей.

Въ соотвѣтствіи съ техникой выработки, винокуренныя предпріятія имѣютъ вполнѣ фабрично-заводской характеръ. Заводы расположены въ большихъ каменныхъ зданіяхъ *) и снабжены сложнымъ для описанія оборудованіемъ, отвѣчающимъ требованіямъ современной техники.

Въ качествѣ сырья употребляется кукуруза, гаолянъ, ячмень, просо. На выкурку ста тысячъ ведеръ требуется около 40 тысячъ пудовъ зерна, что составляетъ половину всѣхъ непосредственныхъ расходовъ по производству. Одна четвертая часть приходится на топливо; изъ послѣдней четверти покрывается жалованье рабочимъ и служащимъ, смазка, ремонтъ и т. д., не считая накладныхъ расходовъ по амортизаціи, страхованію, налогамъ и пр.

Для положенія дѣла существенно большое значеніе имѣетъ величина расходовъ на топливо. Слѣдовательно, и въ этой отрасли промышленности высокія цѣны топлива составляютъ извѣстный тормозъ для роста.

По размѣрамъ потенціальной производительности отдѣльные заводы располагаются въ предѣлахъ отъ 200 до 1,500 ведеръ въ сутки.

Всѣ семь заводовъ при полномъ использованіи производительности способны выкурить до 3$^1/_2$ тысячъ ведеръ въ сутки, или свыше одного милліона ведеръ въ годъ.

Фактическіе размѣры производства едва составляютъ одну треть этого количества, что стоитъ въ связи съ незаконченностью оборудованія завода Бородина и переустройствомъ по случаю расширенія нѣкоторыхъ другихъ, а также, и въ еще большей мѣрѣ, съ недостаточностью спроса на спиртъ.

Вопросъ о рынкахъ сбыта представляетъ, поэтому, насущный вопросъ дня для винокуренныхъ заводчиковъ, который служитъ почвой для переговоровъ о синдикатѣ.

Организація синдиката сама-по-себѣ, конечно, не увеличитъ емкости рынка, но зато дастъ возможность поднять цѣны на спиртъ, которыя по сравненію съ 1920-мъ годомъ упали болѣе, чѣмъ въ 2 раза, съ 10—11 рублей въ 1920-мъ и 8—9 рублей въ началѣ 1921 года до 3,50 рублей за ведро въ настоящее время.

Съ точки зрѣнія развитія производства, искусственное повышеніе цѣны можетъ имѣть интересъ развѣ только какъ условіе накопленія промышленнаго капитала.

Поэтому, большого, казалось бы, вниманія заслуживаетъ вопросъ, интересующій заводчиковъ,—о расширеніи примѣненія спирта, который давно ставился въ связи съ перепроизводствомъ спирта въ европейскихъ странахъ и, въ частности, объ употребленіи его въ качествѣ горючаго матеріала взамѣнъ дорогого бензина въ двигателяхъ внутренняго сгоранія.

Практически, однако, для судебъ винокуренной промышленности гораздо важнѣе вывозъ спирта на русскую территорію, который въ прежнее время въ видѣ контрабанды уходилъ туда въ количествѣ до 300 тысячъ ведеръ въ годъ.

---

*) Интересенъ заводъ М. А. Бородина, наиболѣе крупный изъ всѣхъ, и по рѣдкой для заводскихъ зданій архитектурѣ.

Отмѣченный въ статистикѣ перевозокъ офиціальный вывозъ въ Приморскую область далъ за послѣдніе два года 7—10 тыс. ведеръ и $1^1/_2$—$2^1/_2$ тыс. ведеръ—на югъ.

Рынокъ для спирта замкнутъ, слѣдовательно, мѣстнымъ потребленіемъ полосы К. В. ж. д., составляющимъ всего около 200,000 ведеръ въ годъ въ видѣ водки, наливокъ, ликеровъ, изготовляемыхъ въ водочныхъ отдѣленіяхъ самихъ винокуренныхъ заводовъ или на самостоятельныхъ заведеніяхъ, работающихъ на покупномъ спиртѣ.

Дѣятельность этихъ послѣднихъ, какъ равно и пивоваренныхъ заводовъ, несложныхъ по устройству, связана почти исключительно съ мѣстнымъ спросомъ. И ждать расширенія его нѣтъ основаній.

Въ облегченіе перевозки спирта Кит. Вост. жел. дор. установлена перевозка наливомъ въ особыхъ спиртовыхъ цистернахъ.

Провозная плата на спиртъ, по пониженнымъ съ 17 іюля 1921 года ставкамъ, разсчитывается по $^1/_{6,7}$ зол. коп. съ пудо-версты.

Спиртъ перевозится также въ бочкахъ.

Упаковка водочныхъ издѣлій—общеизвѣстна. Хрупкія бутылки изъ дурного качества стекла составляютъ фабрикатъ мѣстныхъ стеклянныхъ заводовъ. Хорошей стеклянной посуды *) изъ бѣлаго прозрачнаго стекла въ Харбинѣ, вообще, недостатокъ, такъ какъ и привозная изъ Японіи не отличается высокими качествами.

Спиртъ и водочныя издѣлія облагаются въ полосѣ Кит. Вост. жел. дор. особыми сборами—поведернымъ и бандерольнымъ, идущимъ на благоустройство населенныхъ районовъ полосы дороги.

Свекло-сахарное производство.

Близкую аналогію винокуреннаго производства по связи его съ сельскимъ хозяйствомъ составляетъ производство свекло-сахарное.

Въ полосѣ Кит. Вост. ж. д. оно возникло значительно позже, чѣмъ разсмотрѣнные виды обрабатывающей промышленности**), и до настоящаго времени насчитываетъ всего лишь два предпріятія.

Первый свекло-сахарно-рафинадный заводъ, устроенный въ 1907—08 г., находится при ст. Ашихэ; другой, возникшій нѣсколько позже,—расположенъ противъ Харбина на лѣвомъ берегу Сунгари. Послѣдній, оборудованный нѣмецкими спеціалистами, принадлежитъ китайскимъ правительственнымъ служащимъ, и значится, какъ заводъ трехъ Восточныхъ провинцій. Заводъ представляетъ интересъ, какъ примѣръ инціативы китайцевъ въ устройствѣ новаго и труднаго именно въ силу своей новизны предпріятія. Заводъ вырабатываетъ песокъ, находящій сбытъ среди китайскаго населенія.

Ашихэйскій заводъ, принадлежащій Акц. О-ву сахаро-рафинаднаго завода въ Ашихэ, организованъ польскими капиталистами, которыми для нуждъ завода было начато въ полосѣ дороги разведеніе свекловицы. Для этой цѣли заводу было предоставлено въ районѣ ст. Шуанченпу 500 десятинъ земли. Подъ руководствомъ спеціальныхъ инструкторовъ завода, свекловицу стали разводить и китайцы сначала въ районѣ расположенія завода, а затѣмъ около станціи Маньгоу и дальше по западной линіи, а также и по южной.

---

*) Не только водочной.
**) Кромѣ маслобойнаго парового производства.

Такимъ образомъ, Ашихэйскій заводъ въ отличіе отъ всѣхъ другихъ предпріятій обрабатывающей промышленности, опирающихся на сырье сельскохозяйственнаго происхожденія, далъ Сѣверной Маньчжуріи не существовавшую ранѣе культуру.

Подвозъ свекловицы къ заводу отъ двухъ главнѣйшихъ пунктовъ отправленія—ст. Шуанченпу и харбинскаго узла*) характеризуется слѣдующей таблицей:

Отправлено на ст. Ашихэ свекловицы (тыс. пудовъ):

	Со станцій харбинскаго узла.	Со станціи Шуанченпу.
1913 года	86	226
1914 »	176	290
1915 »	188	88
1916 »	167	291
1917 »	61	118
1918 »	48	167
1919 »	147	52
1920 »	123	15
1921 »	96	65

Конечно, перевозки эти отнюдь не характеризуютъ хода работъ завода, такъ какъ въ отдѣльные годы отправки имѣли мѣсто и съ другихъ станцій: Цайцзягоу, Уцзя, Дуйциньшань, Эрцендяньцзы, Эрдахэцзы. Съ другой стороны, если бы даже привести всѣ отправленія, они все-таки не покрываютъ подвоза гужомъ.

Содержаніе сахара въ собранной свеклѣ составляетъ 14 и свыше процентовъ. Выходъ же сахара не превышаетъ 10%—съ пуда сырой свеклы.

Заводъ по первоначальнымъ предположеніямъ строился для выработки дешоваго желтаго песку, потребляемаго китайскимъ населеніемъ, но въ дѣйствительности работаетъ рафинадъ. Выработка рафинада въ особенности увеличилась во время войны, когда, вслѣдствіе недостатка этого продукта на рынкѣ, цѣны на него были чрезвычайно высоки. Это обстоятельство, между прочимъ, послужило поводомъ къ обложенію съ февраля мѣсяца 1917 года вырабатываемаго заводомъ сахара особымъ сборомъ, аналогичнымъ по назначенію поведерно-бандерольному, въ суммѣ по 60 коп. съ пуда рафинада и по 50 коп. съ пуда песку. Сборъ этотъ нѣсколько разъ мѣнялся въ размѣрѣ, пока, наконецъ, въ концѣ 1921 года не былъ окончательно отмѣненъ

---

*) Главнымъ образомъ со ст. Старый Харбинъ.

Правленіемъ Общества Кит. Вост. ж. д., признавшимъ, что обложеніе сахара Ашихэйскаго завода ставитъ этотъ послѣдній въ невыгодныя условія конкуренціи съ сахаромъ привознымъ, тѣмъ болѣе, что ему приходится уплачивать китайскія пошлины съ свекловицы.

Дѣйствительно, выработка Ашихэйскаго завода далеко не исчерпывала всего количества обращающагося на мѣстномъ рынкѣ сахара. До революціи въ Россіи сахаръ, какъ рафинадъ, такъ и песокъ, ввозился оттуда морскимъ путемъ черезъ Эгершельдъ и по желѣзной дорогѣ черезъ Маньчжурію. Въ то же время существовалъ довольно устойчивый привозъ сахара по Южно-Маньчжурской желѣзной дорогѣ.

Съ 1918 года ввозъ русскаго сахара совершенно прекратился, что отразилось соотвѣтственно увеличеніемъ привоза сахара иностраннаго. Впрочемъ, увеличеніе это относится только къ сахару въ пескѣ. Наоборотъ, для рафинада замѣчается даже паденіе, и только 1921 годъ далъ неожиданно большую цифру въ 277 тысячъ пудовъ. Впрочемъ, значительная часть сахара шла гужомъ.

Движеніе ввоза сахара по статистикѣ перевозокъ Кит. Вост. жел. дороги показано ниже.

Ввезено рафинада:

	Съ Забайкальской ж. д.	Съ Уссур. жел. дор.	Съ Ю.-М. жел. дор.
	тысячъ пудовъ		
въ 1913 г.	6	387	119
» 1914 г.	20	284	129
» 1915 г.	65	10	161
» 1916 г.	54	—	137
» 1917 г.	17	—	157
» 1918 г.	—	—	94
» 1919 г.	—	—	81
» 1920 г.	—	—	110
» 1921 г.	—	—	277

Ввозъ сахарнаго песку:

	Съ Забайкальской ж. д.	Съ Уссур. жел. дор.	Съ Ю.-М. жел. дор.
въ 1913 г.	5	21	103
» 1914 г.	1	36	23
» 1915 г.	8	1	36
» 1916 г.	37	—	66
» 1917 г.	4	12	374
» 1918 г.	—	—	513
» 1919 г.	—	2	610
» 1920 г.	—	—	86
» 1921 г.	—	—	404

На харбинскомъ рынкѣ, кромѣ ашихэйскаго, обращается сахаръ явскій, японскій, мукденскій, гонконгскій.

Фактъ постояннаго ввоза сахара доказываетъ, что мѣстный рынокъ для этого продукта по своей емкости превосходитъ предложеніе Ашихэйскаго завода.

За время съ 1912 года заводъ отправлялъ со станціи Ашихэ.

	Рафинада.	Песку.
	Въ тысячахъ пудовъ.	
въ 1912 г. . . .	58	54
» 1913 г. . . .	31	46
» 1914 г. . . .	51	59
» 1915 г. . . .	73	63
» 1916 г. . . .	70	35
въ среднемъ въ годъ . .	56	51
въ 1917 г. . . .	59	23
» 1918 г. . . .	53	7
» 1919 г. . . .	19	9
» 1920 г. . . .	5	11
» 1921 г. . . .	21	21
въ среднемъ въ годъ . .	32	14

Надобно сказать, что низкія отправки трехъ послѣднихъ годовъ не служатъ показателемъ такого же сокращенія выработки, такъ какъ не весь выработанный сахаръ поступалъ съ завода на желѣзную дорогу и, обратно, въ годы высокой погрузки заводъ для выдѣлки рафинада пользовался привознымъ японскимъ пескомъ.

Если о размѣрахъ потребленія сахара въ Сѣверной Маньчжуріи судить по количеству всѣхъ перевозокъ по Кит. Вост. жел. дор., то для 1921 года потребленіе должно быть опредѣлено

для рафинада въ 316 тысячъ пудовъ
» песку » 561 » »

а всего 877 тысячъ пудовъ.

Въ прежніе годы въ среднемъ всего перевозилось Кит. Вост. жел. дор. около 800 тысячъ пудовъ.

Отсюда, какъ, впрочемъ, и изъ данныхъ ввоза сахара, явствуетъ, что для развитія свекло-сахарнаго производства имѣется болѣе, чѣмъ достаточный просторъ.

И если роста производства не наблюдается, то только вслѣдствіе трудности для мѣстныхъ заводовъ конкурировать съ привознымъ товаромъ—болѣе дешовымъ.

Разсчитывать, однако, чтобы въ сравнительныхъ условіяхъ производства въ Сѣверной Маньчжуріи, Мукденѣ, Японіи, Явѣ произошли въ ближайшемъ будущемъ коренныя измѣненія, повидимому, нѣтъ основаній.

Нѣкоторое значеніе въ удешевленіи себѣстоимости производства въ Ашихэ можетъ имѣть заканчиваемое заводомъ оборудованіе вспомогательнаго предпріятія винокуреннаго, разсчитаннаго на использованіе остающагося отъ выработки сахара—отброса—патоки.

Прочія отрасли.

Подобно сахарнымъ заводамъ, на переработкѣ маньчжурскихъ техническихъ растеній построено *производство табачныхъ издѣлій.* Особенное развитіе это дѣло получило въ формѣ небольшихъ фабрикъ кустарнаго типа во время сибирскаго движенія, когда папиросы и табакъ много спрашивались въ Сибирь. Производство заключалось въ рѣзкѣ листового табаку и набивкѣ папиросъ. Прекращеніе сообщенія съ Забайкальемъ, можно сказать, ликвидировало и табачныя фабрики.

Тѣмъ не менѣе, на обломкахъ мелкихъ расширилось крупное предпріятіе— Акц. О-во Лопато, имѣвшее заводъ въ Мукденѣ, а теперь, подъ англійскимъ флагомъ, открывшее большую фабрику въ Харбинѣ. Фабрика начала работу въ концѣ 1921 года.

Обособленную отъ разсмотрѣнныхъ группу даютъ *предпріятія по обработкѣ животныхъ продуктовъ.*

Наиболѣе важными надо признать кожевенные заводы. Изъ общаго числа четырехъ заводовъ полосы Кит. Вост. жел. дор. два расположены въ районѣ западной вѣтки: въ Хайларѣ и Маньчжуріи. Оба завода возникли недавно и находятся въ періодѣ организаціи. Заводъ при ст. Маньчжурія вырабатываетъ до 3,000 кожъ и столько же овчинъ и занимается также починкой шубъ и ичегъ. Рабочихъ 20—30 человѣкъ. Болѣе широко поставленъ заводъ хайларскій. Кромѣ выдѣлки кожъ, разсчитанной на 15,000 штукъ, и овчинъ до 20 тыс., на заводѣ же вырабатывается шорный и сапожный товаръ, войлоки, пимы, шубы и пр.

Положеніе дѣла къ концу 1921 года нельзя было назвать хорошимъ. Большая часть товаровъ лежала на складахъ. Мѣстный спросъ не покрывалъ выработку, вывозъ же въ Забайкалье былъ затрудненъ.

Несомнѣнно, что если заводы продержатся до времени, когда возстановится торговля съ Забайкальемъ и Сибирью, то положеніе заводовъ улучшится, и они могутъ развиться въ крупныя предпріятія.

Къ числу крупныхъ уже теперь относятся два кожевенныхъ завода въ Харбинѣ: одинъ принадлежитъ японской фирмѣ Ничиро-Дзицуно, пріобрѣвшей заводъ на ходу отъ русскаго владѣльца, другой—китайской фирмѣ Сонъ-хо-шинъ, имѣющей въ Харбинѣ же мукомольную мельницу и маслобойный заводъ. Заводъ Сонъ-хо-шина началъ строиться въ 1921 году, и въ концѣ года открылъ дѣйствія, не закончивъ еще полнаго оборудованія. Въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи этотъ заводъ по техническому устройству представляется наиболѣе совершеннымъ въ этой отрасли.

Заводъ располагаетъ крупными капиталами и потому задуманъ и поставленъ сразу очень широко.

Весь процессъ выдѣлки кожъ производится механически, поскольку въ распоряженіи техники имѣются соотвѣтственныя машины. Оборудованіе выписано изъ Германіи. Двигательная сила получается отъ двухъ локомобилей— Вольфъ въ 175 силъ и Робей—въ 110.

Показателемъ для опредѣленія производительной способности завода могутъ служить слѣдующія данныя: зольниковъ имѣется 28; промывныхъ барабановъ 10; для дубленія подошвенныхъ кожъ—соковый ходъ изъ 18 колодъ; для юфти—26 чановъ и 10 дубныхъ барабановъ.

Соотвѣтственно разсчитано и оборудованіе по дальнѣйшей отдѣлкѣ кожъ.

При этихъ данныхъ заводъ долженъ будетъ вырабатывать до 60 тысячъ крупныхъ и 150 тысячъ мелкихъ кожъ, стоимостью около двухъ милліоновъ рублей.

Заготовка сырья производится на рынкахъ Хайлара, Харбина, Мукдена и Шаньдуна. Сбытъ для готоваго товара предпріятіе думаетъ имѣть въ Среднемъ и Южномъ Китаѣ.

Предпріятіе фирмы Сонъ-хо-шинъ служитъ примѣромъ крупной современно-капиталистической организаціи дѣла, поставленной съ самаго начала шире мѣстныхъ предѣловъ, какъ сырьевого рынка, такъ и рынка сбыта.

Другія производства по обработкѣ животныхъ продуктовъ въ полосѣ Кит. Вост. ж. д. подходятъ, скорѣе, подъ болѣе общій для нея типъ, характеризуемый работой для нуждъ мѣстнаго рынка, сильнымъ ростомъ при увеличеніи спроса подъ вліяніемъ временныхъ обстоятельствъ, вызванныхъ войной, и затѣмъ кризисомъ перепроизводства.

Для иллюстраціи остановимся хотя бы на *производствѣ простого мыла.*

Данныя Кит. Вост. ж. д. о перевозкѣ этого груза показываютъ внутреннюю устойчивость.

Всего перевезено мыла:

Въ 1913 году — 27 тыс. пудовъ.
» 1914 » — 27 » »
» 1915 » — 26 » »
» 1916 » — 54 » »
» 1917 » — 64 » »
» 1918 » — 24 » »
» 1919 » — 77 » »
» 1920 » — 22 » »
» 1921 » — 33 » »

За исключеніемъ ненормальныхъ годовъ 1915, 1916, 1919 и отчасти послѣдняго 1921—перевозка мыла явно держится около 25—27 тысячъ пудовъ, показывающей опредѣленность мѣстнаго на этотъ продуктъ спроса. Увеличеніе послѣдняго года, какъ равно и повышенныя перевозки 1916, 1917 и 1919 годовъ, объясняются усиленнымъ вывозомъ черезъ ст. Маньчжурія на западъ.

Любопытное перемѣщеніе показываютъ свѣдѣнія о транзитѣ мыла.

Перевезено мыла транзитомъ (пудовъ):

	Съ Уссурійской на Забайкальск.	Съ Забайкальск. на Уссурійскую.
Въ 1913 году . . .	—	1.712
» 1914 » . . .	—	1.704
» 1915 » . . .	123	2.999
» 1916 » . . .	20.384	768
» 1917 » . . .	9.215	208
» 1918 » . . .	2.044	—
» 1919 » . . .	13.682	—
» 1920 » . . .	239	—

Перевозка мыла, шедшая въ направленіи отъ Забайкалья въ Уссурійскій край, въ связи съ войною повернула обратно.

Что касается вывоза, то годомъ наибольшаго отправленія былъ 1919, когда изъ полосы Кит. Вост. ж. д. вывезено было на Забайкальскую ж. д. 24 тысячи, при максимальныхъ цифрахъ для остальныхъ годовъ въ 8 тысячъ.

Вывозъ мыла (въ пудахъ) на

	Уссурійск.	Забайкальск.	Южно-Маньчж.
Въ 1913 году . . .	15	16	4.293
» 1914 » . . .	4	6	3.978
» 1915 » . . .	—	116	2.304
» 1916 » . . .	—	1.506	1.263
» 1917 » . . .	2.231	8.929	2.367
» 1918 » . . .	1.145	64	714
» 1919 » . . .	5.314	24.745	1.848
» 1920 » . . .	—	—	1.442
» 1921 » . . .	—	—	257

Дѣло въ томъ, что въ 1919 году, т.-е. во время дѣйствія правительства Колчака, спросъ на мыло въ Харбинѣ былъ чрезвычайный. Существовавшій съ 1907 года относительно большой заводъ Т. Д. Деденевъ, несмотря на самую напряженную работу (до $4^{1}/_{2}$ тысячъ пудовъ въ мѣсяцъ), не могъ покрыть его, и въ Харбинѣ появились новые заводы, въ томъ числѣ крупный заводъ Топаза, заводъ Корна и Эдельштейна и цѣлый рядъ меньшихъ, въ Харбинѣ, въ Фуцзядянѣ и на линіи.

Мыло запродавалось буквально изъ-подъ рѣзальнаго станка, при чемъ покупателями выступали представители воинскихъ частей, органы министерства снабженія и продовольствія и рядъ мѣстныхъ и пріѣзжихъ торговцевъ; всѣ разсчитывали на отправку мыла въ Сибирь.

Въ дѣйствительности по условіямъ транспорта вывезено было далеко не все заготовленное мыло, и когда сношенія съ Сибирью прекратились, значительные запасы мыла оказались сосредоточенными въ Харбинѣ. Въ результатѣ въ 1920 году харбинскіе мыловаренные заводы должны были остановиться изъ-за конкуренціи мыла ихъ же собственнаго производства, но въ рукахъ случайныхъ торговцевъ, которые пріобрѣли мыло на сибирскія деньги и теперь желали лишь развязаться съ ненужными запасами. Эти-то запасы и фигурируютъ, главнымъ образомъ, въ данныхъ о перевозкѣ за 1920 и 1921 гг.

Къ настоящему времени запасы понемногу исчерпались, и мыловаренное производство возвращается къ нормальнымъ условіямъ, съ той лишь разницей, что, вмѣсто одного крупнаго завода, въ настоящее время ихъ имѣется 4—5, не считая мелкихъ и китайскихъ.

Условія эти, впрочемъ, во многомъ отличаются отъ прежнихъ и притомъ въ неблагопріятную для мыловаренныхъ заводовъ сторону.

Прежде всего, число заводовъ несоразмѣрно съ мѣстнымъ спросомъ, почему крупные изъ нихъ до сихъ поръ или стоятъ совершенно, или же работаютъ, но съ незначительными перерывами. Себѣстоимость производства, дальше, оказывается теперь болѣе высокой, чѣмъ въ до-военное время.

Правда, цѣны на сало вернулись къ уровню прежнихъ, бобовое же масло продавалось даже дешевле. Но зато привозные продукты, какъ ѣдкій натръ, гарпіусъ, цѣнятся раза въ полтора выше нормальнаго. Дороже стали и рабочія руки, и топливо.

Эти условія въ особенности тяжело ложатся на крупные европейскіе заводы, обычно несущіе большіе накладные расходы по сравненію съ примитивными заводами Фуцзядяня, которые прибѣгаютъ, къ тому же, къ фальсификаціи, продавая клеевыя мыла за ядровыя.

Само собою разумѣется, что успѣхи такой торговли не могутъ быть длительными. Доброкачественное мыло лучшихъ фирмъ, въ концѣ-концовъ, должно будетъ вытѣснить съ харбинскаго рынка фальсифицированные продукты мелкихъ заводовъ.

Тѣмъ не менѣе, исторія съ мыломъ весьма показательна. Въ общихъ чертахъ она одинакова и для другихъ производствъ полосы Кит. Вост. ж. д., оставляемыхъ нами безъ разсмотрѣнія, какъ напримѣръ, свѣчныхъ заводовъ, которые только недавно могли возобновить дѣятельность.

Существующими въ полосѣ Кит. Вост. ж. д. производствами сфера возможнаго приложенія промышленной обработки продуктовъ Сѣверной Маньчжуріи далеко не заполнена.

Въ обработкѣ животныхъ продуктовъ, напримѣръ, остается до сихъ поръ неначатой выдѣлка шерстяныхъ тканей изъ монгольской шерсти, и потребитель, по недоступности цѣнъ на доброкачественный англійскій товаръ, пробавлялся кое-какъ дорогими (не по качеству) тканями шанхайскаго или японскаго издѣлія.

Возможно здѣсь также канатно-веревочное дѣло, льняное, выдѣлка верблюжьихъ ремней, целлюлозы и сухая перегонка дерева.

Время появленія ихъ зависитъ большею частью отъ дѣятельности существующей обрабатывающей промышленности, ибо промышленность, однажды возникшая, не устаетъ порождать около себя новыя и новыя отрасли.

* * *

ЧАСТЬ IV.

Торговля, денежное обращеніе и кредитъ.

XVI.

РАЗВИТІЕ ВНѢШНЕЙ И ВНУТРЕННЕЙ ТОРГОВЛИ.

Начало внѣшней торговли Маньчжуріи неразрывно связано съ колонизаціей этого края переселенцами изъ внутренняго Китая. Колонисты, распространяясь постепенно по всей территоріи, принесли съ собой духъ торговой предпріимчивости, присущій ихъ племени, и скоро развили обмѣнъ земледѣльческихъ и скотоводческихъ продуктовъ края на промышленныя издѣлія средняго и южнаго Китая. Торговля эта слѣдовала теченію большихъ рѣкъ— Ялу и, главнымъ образомъ, Ляо, въ устьяхъ которыхъ возникли первые экспортные и складочные пункты, гдѣ мѣстные товары нагружались въ джонки для дальнѣйшаго слѣдованія въ китайскіе порты, и куда, въ свою очередь, привозились обработанные продукты собственно китайскаго рынка.

Этотъ начальный періодъ продолжался до 1858 года, когда, въ силу тяньцзинскаго договора между Великобританіей и Китаемъ, Маньчжурія была впервые пріобщена къ міровой торговлѣ объявленіемъ Ньючжуана (Инкоу) открытымъ портомъ. Ньючжуанъ сталъ главнымъ вывознымъ портомъ для бобовъ и издѣлій мѣстной туземной маслобойной промышленности—бобоваго масла и жмыховъ, отправляемыхъ въ порты рѣки Янцзы-цзяна и южнаго Китая.

Съ 1895 по 1906 годъ.

Дальнѣйшее развитіе внѣшней торговли Маньчжуріи стоитъ въ непосредственной зависимости отъ міровыхъ политическихъ и военныхъ событій. Въ результатѣ китайско-японской войны 1894—1895 гг. началось проникновеніе Японіи на южно-маньчжурскій рынокъ. Одновременно съ распространеніемъ здѣсь японскихъ товаровъ, въ самой Японіи настолько увеличился спросъ на маньчжурскіе продукты—бобы и жмыхи, что въ очень скоромъ времени вывозъ въ Японію занялъ первое мѣсто въ экспортной торговлѣ.

На самомъ сѣверѣ Маньчжуріи, по айгунскому договору 1858 года и дополнительному пекинскому 1860 года договору Россіи съ Китаемъ, была точно опредѣлена пограничная линія между обѣими имперіями, и началась регулярная колонизація береговъ Амура и Уссурійскаго края русскими переселенцами. Противъ русскихъ поселеній по берегамъ пограничныхъ рѣкъ возникали китайскія; завязалась оживленная пограничная торговля, такъ какъ русскіе поселенцы принуждены были покупать всѣ необходимые предметы, въ томъ числѣ и продукты продовольствія, отъ китайцевъ. Вся эта торговля имѣла, конечно, лишь мѣстное значеніе.

Начиная съ 1897 года, обстоятельства круто мѣняются. Въ этомъ году, на основаніи соглашенія, подписаннаго 8 сентября между китайскимъ правительствомъ и Русско-Китайскимъ банкомъ*), Россіи, въ лицѣ банка, было предоставлено право образованія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи черезъ Маньчжурію, для соединенія Забайкальской части Великой Сибирской магистрали съ Уссурійской жел. дор. По дополнительному соглашенію, подписанному 15 марта 1898 года, была предусмотрѣна постройка южной линіи на Дальній и Портъ-Артуръ.

Уже въ процессѣ постройки дорога привлекла въ Маньчжурію многочисленную русскую колонію и большіе кадры рабочихъ. Вмѣстѣ съ этимъ въ край полился непрерывный золотой потокъ. Въ помѣщенныхъ ранѣе главахъ былъ описанъ коренной переворотъ, происшедшій въ хозяйственной организаціи края. Съ тѣмъ большей силой подобный результатъ долженъ былъ проявиться въ наиболѣе импульсивной и подвижной области товарообмѣна. И, дѣйствительно, вслѣдъ за строителями дороги въ край потянулись массы русскихъ торговцевъ изъ Сибири и Россіи, часть которыхъ, впослѣдствіи осѣвшая на различныхъ пунктахъ, образовала мѣстные центры торгово-промышленной жизни.

Съ открытіемъ дороги для частныхъ перевозокъ въ 1903 году къ линіи потянулись грузы, отчасти предназначенные уже для дальнѣйшаго вывоза. Начало положила южная линія, пролегающая по болѣе населеннымъ и торговымъ мѣстамъ. Экспортные хлѣбные грузы отправлялись почти исключительно въ Дальній, который долженъ былъ стать главнѣйшимъ портомъ Маньчжуріи. Соотвѣтственнымъ образомъ и былъ построенъ первый тарифъ Китайской дороги. Грузооборотъ Дальняго въ 1903 году составлялъ уже 3.895.000 пудовъ, въ то время, какъ перевозка грузовъ съ Уссурійской желѣзной дороги на Китайскую Восточную едва достигла 504.000 пудовъ. Экспорта черезъ Владивостокъ тогда еще не существовало.

Оживленная работа Дальняго, на оборудованіе и постройку котораго были затрачены огромные капиталы (до 30 милліоновъ руб.) и которому предназначалось привлечь всѣ импортные и экспортные грузы Маньчжуріи и русскаго Дальняго Востока, поборовъ конкуренцію Инкоу,—была прервана разразившейся въ началѣ 1904 г. русско-японской войной.

Появленіе въ краѣ значительныхъ армій, съ ихъ неограниченной коммерческими расчетами покупной силой, для мѣстной торговли сыграло роль наркотика. Состоянія наживались съ молніеносной быстротой, и спекулятивная горячка захватила почти всѣ слои населенія. Спросъ арміи и ближайшаго тыла былъ настолько великъ, что, несмотря на крайнюю стѣсненность транспорта, въ Сѣверную Маньчжурію были стянуты огромныя массы товаровъ.

---

*) Фактически право Россіи на постройку Кит. Вост. было предоставлено уже въ 1896 г. секретнымъ договоромъ, подписаннымъ въ Москвѣ между Россіей (князь Лобановъ-Ростовскій, Витте) и Китаемъ (Ли Хунъ-чанъ).

Послѣ войны.

Окончаніе войны застало всѣ склады забитыми; а такъ какъ съ уходомъ арміи мѣстный спросъ упалъ до минимума, то разразился длительный—тянувшійся до 1909 г.—торговый кризисъ.

Уже при постройкѣ К. В. ж. дороги центромъ административной и торгово-промышленной жизни Сѣверной Маньчжуріи былъ намѣченъ Харбинъ. Война, во время которой онъ игралъ роль главной тыловой базы, окончательно закрѣпила его престижъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, раздѣленіе сферъ вліянія Россіи и Японіи выдвинуло Чанчунь, который послѣ заключенія мира сталъ быстро расти въ качествѣ передаточнаго пункта съ одной дороги на другую, а впослѣдствіи даже пріобрѣлъ значеніе экономическаго центра для прилегающихъ довольно густо населенныхъ уѣздовъ Гиринской провинціи. Эту роль его особенно подчеркнуло осуществившееся въ 1912 г. сооруженіе Гиринъ-Чанчунской жел. дороги.

Какъ было показано въ предыдущихъ главахъ, Кит. Вост. жел. дорога и отчасти война стимулировали быстрое развитіе въ Сѣверной Маньчжуріи сельско-хозяйственнаго и лѣсного промысловъ и связанныхъ съ ними первоначальныхъ стадій переработки ихъ продуктовъ. Эта прочная экономическая база дала возможность сравнительно безболѣзненно изжить послѣвоенный кризисъ. Спекуляцію смѣнила болѣе устойчивая и спокойная работа. Уже въ 1906 году были сдѣланы первые опыты экспорта сѣверо-маньчжурскихъ бобовъ въ Японію, а черезъ годъ—даже въ Англію. Въ томъ же 1908 году маньчжурскій лѣсъ былъ отправленъ за границу; начался экспортъ мяса, шерсти, кожъ, кишекъ и т. д.

Въ нѣсколько лѣтъ хлѣбная торговля, по своимъ оборотамъ, заняла первое мѣсто въ экономической жизни Сѣверной Маньчжуріи.

Періодъ 1906—1914 гг. вообще можетъ быть охарактеризованъ, какъ эпоха довольно быстраго, но эволюціоннаго роста мѣстной торговли. Въ соотвѣтствіи съ возраставшей цѣнностью вывозившихся продуктовъ возрастала и цѣнность ввоза. Этотъ прогрессъ не въ состояніи были пріостановить даже такія неблагопріятныя событія, какъ закрытіе порто-франко на русскомъ Дальнемъ Востокѣ (1909 г.) и революція въ Китаѣ (1911 г.). Параллельно съ ростомъ экономической силы мѣстной торговли шло и укрѣпленіе ея организаціонныхъ основъ. За это время организовались харбинская и фуцзядянская биржи, образовалось немало кредитныхъ учрежденій и сильно возросло число китайскихъ коммерческихъ обществъ, покрывшихъ сѣтью всю территорію края. Къ этому періоду относится также возникновеніе общественныхъ самоуправленій въ главнѣйшихъ пунктахъ полосы отчужденія—въ Харбинѣ, Маньчжуріи, Хайларѣ, Бухэду, Цицикарѣ, Ханьдаохэцзы и Пограничной.

Объ относительномъ ростѣ оборотовъ внутренней торговли Сѣверной Маньчжуріи могутъ дать представленіе цифры, относящіяся къ Харбину, который, какъ уже сказано, окончательно опредѣлился въ качествѣ центра торвово-промышленной жизни всей Сѣверной Маньчжуріи. По приблизительнымъ подсчетамъ мѣстнаго биржевого комитета, обороты Харбина выражались:

	Всего.		Въ томъ числѣ съ хлѣбомъ.	
1908 года	28 милл. р.	или 100%	12 милл. р.	или 100%.
1910 »	34,5 » р.	» 123%	11,4 » р.	» 95%.
1912 »	53,5 » р.	» 191%	22,6 » р.	» 188%.
1913 »	58,0 » р.	» 208%	24,1 » р.	» 201%.
1914 »	54,0 » р.	» 193%	22,8 » р.	» 190%.

Такимъ образомъ, за указанныя 6 лѣтъ обороты Харбина, а, слѣдовательно, нужно думать, и всей вообще внутренней торговли Сѣверной Маньчжуріи почти удвоились. При этомъ столь необычайный ростъ торговыхъ оборотовъ края вызывался уже не спекуляціей, а закономѣрнымъ и прочнымъ развитіемъ мѣстнаго земледѣльческаго производства. Общій размѣръ товарообмѣна сталъ опредѣляться поступленіемъ на рынокъ хлѣбовъ съ сѣверо-маньчжурскихъ полей.

Весь періодъ, простирающійся съ окончанія русско-японской войны и до начала европейской, въ отношеніи внѣшней торговли Сѣверной Маньчжуріи можетъ быть охарактеризованъ той двойственной ролью, которую Китайская Восточная желѣзная дорога должна была играть въ россійскихъ государственныхъ интересахъ.

Съ одной стороны, ставъ послѣ Портсмутскаго договора предпріятіемъ коммерческимъ, дорога должна была поощрять развитіе въ полосѣ отчужденія торговли и мѣстной промышленности, съ другой—она не могла не остаться однимъ изъ звеньевъ въ той цѣпи охранительно-протекціонныхъ мѣропріятій русской финансовой политики, которыми всячески поощрялся ввозъ русскихъ и ограничивался ввозъ иностранныхъ товаровъ.

Соотвѣтственно были созданы неодинаковыя тарифныя ставки для грузовъ, слѣдовавшихъ въ желательномъ или нежелательномъ направленіи—созданы тарифные барьеры противъ проникновенія японскихъ, американскихъ и европейскихъ товаровъ.

Для ввоза русскихъ товаровъ были созданы поощрительные чрезвычайно низкіе тарифы, какъ въ сухопутномъ сообщеніи черезъ станцію Маньчжурія, такъ особенно въ прямомъ заморскомъ Русско-Китайскомъ сообщеніи станцій Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ Уссурійской и Китайской Восточной жел. дор. кружнымъ морскимъ путемъ черезъ Одессу и Владивостокъ.

При этомъ Маньчжурія разсматривалась какъ преддверіе къ распространенію русскихъ товаровъ въ собственномъ Китаѣ и Монголіи.

На первыхъ порахъ такая политика оказалась въ отношеніи Маньчжуріи удачной для русскихъ фабрикатовъ, тѣмъ болѣе, что въ краѣ существовала постоянная потребность во ввозѣ промышленныхъ издѣлій для пришлаго русскаго населенія, для надобностей самой желѣзной дороги, наконецъ, для мѣстнаго туземнаго населенія, покупательная способность котораго быстро возрастала. Однако, россійская промышленность—въ особенности мануфактурная—не пожелала, а отчасти и не сумѣла подойти ко вкусамъ туземнаго населенія, уже привыкшаго къ извѣстнымъ сортамъ товаровъ. Ея продуктамъ, въ виду большей дороговизны производства, трудно было бороться съ издѣліями промышленныхъ странъ, имѣющихъ дешовый трудъ—Японіи и Китая.

Въ послѣдніе передъ войной годы количество мануфактуры, ввозимой изъ Южной Маньчжуріи по желѣзной дорогѣ, составляло уже около 40% всего ввоза мануфактуры въ полосу отчужденія и превысило въ 1913 году 70%. Кромѣ того, значительное количество мануфактуры ввозилось гужомъ. То же самое наблюдалось и въ отношеніи желѣза и желѣзныхъ издѣлій, минеральныхъ маселъ и другихъ импортныхъ товаровъ, кромѣ сахара, который ввозился почти исключительно моремъ съ юга Россіи.

До войны 1914 года большая часть товаровъ ввозилась изъ Россіи, Германіи, Австріи, С. Штатовъ и Японіи. Изъ Россіи главнѣйшими предметами ввоза были—сахаръ, керосинъ, спиртъ, металлическія издѣлія, желѣзнодорожные матеріалы, готовое платье, мыло, галантерейный товаръ, резиновыя издѣлія, табакъ и обувь. Изъ Германіи—желѣзныя и стальныя издѣлія, олово, цинкъ и др. металлы и металлическія издѣлія, машины и инструменты, электротехническія принадлежности, скобяной и писчебумажный товаръ, лекарства и химическіе препараты, посуда, бакалейный товаръ, мѣшки для муки, трикотажныя издѣлія, консервы, сигары и кожаныя издѣлія. Изъ Соединенныхъ Штатовъ—преимущественно керосинъ и др. минеральныя масла и консервы разныхъ видовъ.

Среди импортеровъ до-военнаго времени видное мѣсто занимали австрійскія фирмы—онѣ ввозили преимущественно издѣлія моды—платье, шляпы и всякую галантерею.

Преобладающее количество импортныхъ грузовъ ввозилось въ Сѣверную Маньчжурію черезъ Куаньченцзы. Германцы, которые занимали на рынкѣ первое мѣсто по поставкѣ фабрикатовъ и съ которыми ни одна нація не могла конкурировать изъ-за ихъ широкой системы кредитованія, привозили товары непосредственно на своихъ судахъ въ Дайренъ. То же самое можно сказать про англійскіе товары (мануфактуру) и японскіе—они также привозились съ юга, а отъ Чанчуня значительная ихъ часть шла гужомъ до полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дор. для обхода высокихъ заградительныхъ тарифовъ дороги. Изъ Японіи поступали въ постоянно возрастающемъ количествѣ хлопчато-бумажныя ткани и писчебумажныя издѣлія, находившія широкое распространеніе на рынкѣ, благодаря своей дешевизнѣ и организованности японскаго торговаго аппарата.

Что же касается экспортной торговли до-военнаго періода, то начало заморскаго экспорта было положено въ 1907 году, когда русскими фирмами черезъ Владивостокъ и японскими черезъ Дайренъ впервые были отправлены маньчжурскіе хлѣбные продукты—бобы—въ Европу. Нѣсколько позднѣе стала вывозиться и пшеница. Ближайшіе рынки—Южная Маньчжурія и Японія—также предъявляли ежегодно увеличивающійся спросъ на сѣверо-маньчжурскіе хлѣбные продукты. Въ отношеніи же вывоза на русскую территорію поворотнымъ пунктомъ для маньчжурскаго хлѣба были 1909—1913 годы, когда была отмѣнена безпошлинная торговля въ 50-верстной полосѣ и обложена высокой таможенной пошлиной мука, до этого являвшаяся однимъ изъ главныхъ предметовъ вывоза изъ Маньчжуріи въ сосѣднія области Россіи.

Другой значительной статьей вывоза былъ лѣсъ и лѣсные матеріалы. Они вывозились преимущественно въ Южную Маньчжурію. Вывозъ ихъ на русскую территорію не былъ благопріятствуемъ, а Забайкалье поставляло большое количество дровъ на западную линію Кит. Вост. жел. дор.

Наконецъ, что касается сырья, то до великой европейской войны вывозъ его изъ Сѣверной Маньчжуріи или черезъ Сѣверную Маньчжурію изъ сосѣдней Монголіи былъ ничтоженъ. Стремились дать ему направленіе на русскіе Балтійскіе порты, особенно Либаву, или же вообще отвлекать на русскій рынокъ. Однако, большая часть его, минуя Кит. Вост. жел. дор., стала итти непосредственно на Тяньцзинъ. Главнѣйшими покупателями сырья были германцы, имѣвшіе очень хорошую закупочную организацію.

Значеніе германскихъ фирмъ на рынкѣ было очень велико—широкое финансированіе и поддержка, которую они получали отъ отечественныхъ банковъ, давали имъ возможность, въ свою очередь, оказывать льготный и долгосрочный кредитъ своимъ кліентамъ. Съ другой стороны, они ближе другихъ умѣли подходить къ требованіямъ рынка въ смыслѣ опредѣленныхъ образцовъ, рисунка, размѣра товара. Наконецъ, субсидированная пароходная линія до Циндао, съ продолженіемъ къ Дайрену, давала возможность льготной доставки и срочнаго выполненія заказовъ.

Торговый балансъ 1913 года.

Для характеристики положенія внѣшняго товарообмѣна Сѣверной Маньчжуріи въ до-военное время приведемъ данныя о ввозѣ и вывозѣ товаровъ (частныхъ грузовъ) по Кит. Вост. жел. дор. въ 1913 году.

Импортная торговля.

НАЗВАНІЕ ТОВАРА.	Ввезено пудовъ черезъ ст. Маньчжурія.	Ввезено пудовъ черезъ ст. Пограничная.	Ввезено пудовъ съ Ю.-Маньчж. жел. дор.	ВСЕГО ввезено пудовъ на Кит. Вост. жел. дор.
Мануфактура и готовое платье	153.053	72.348	633.218	858.619
Каменный и древесный уголь	10.777	11.831	4.859.729	4.882,337
Минеральныя масла (керосинъ и др.)	4.421	92.299	632.588	729.308
Лѣсные строительные матеріалы и дрова	941.360	924	10.321	952.605
Сахаръ	11.587	408.569	237.533	657.689
Соль	177	2.766.554	875.810	3.642.541
Желѣзо, сталь, жесть и издѣлія изъ нихъ	112.746	169.031	312.020	593.797
Мѣшки	424	23.062	394.853	418.339
Чай	1.893	168.763	48.244	218.900
Бакалейный товаръ	23.336	15.499	121.973	160.808
Фрукты и овощи	18.352	185.373	653.412	857.637
Табакъ	72.814	3.167	66.459	142.440
Хлѣбные грузы	194.700	7.497	51.978	254.175
Аптекарскіе и москательные товары	9.266	43.904	131.553	184.703
Писчебумажный товаръ	14.368	15.939	199.948	230.255
Рыбный товаръ	11.074	52,995	19.358	83.427
Мясной товаръ, птица, дичь	4.863	290	550	5.703
Жиры и сало	531	9.340	22.323	32.194
Спиртъ	101.430	—	850	102.280
Галантерейный товаръ	2.424	412	73.147	75.983
Камни и минералы не въ дѣлѣ	50.731	10.400	83.556	144.687
Алебастръ, гипсъ и цементъ	19.663	23.477	131.773	174.913
Рисъ	24	32.562	168.920	201.506
Остальные грузы	229.655	139.312	1.349.397	1.711.364
Итого ввезено по жел. дор. пудовъ	1.989.669	4.254.048	11.072.483	17.316.200

Если считать грузы, прибывшие через ст. Пограничную, за товары русскаго происхожденія (погрѣшность въ данномъ случаѣ будетъ незначительная), за исключеніемъ, конечно, соли, привозимой во Владивостокъ изъ Инкоу и чая, ввозимаго изъ Ханькоу, и прибавить остающуюся сумму—1.318,731 пуд. къ количеству товаровъ, ввозимыхъ изъ Россіи черезъ ст. Маньчжурія—1.989,669 пуд.—то окажется, что общее количество ввоза съ русской территоріи (ввозъ по Амурской границѣ и по Сунгари мы здѣсь въ расчетъ не принимаемъ)—3.308,400 пудовъ составило 19% всего импорта товаровъ въ Сѣверную Маньчжурію.

Переходя къ остальнымъ категоріямъ импортныхъ грузовъ, слѣдуетъ отмѣтить, что ввозъ русской мануфактуры составлялъ всего 26% общаго ввоза этихъ товаровъ, минеральныхъ маселъ (керосина) 12%, сахару (южно-русскаго—моремъ)—63%, желѣза, стали и издѣлій металлическихъ—47%, писчебумажныхъ товаровъ—13%, аптекарскихъ и москательныхъ—27%, бакалейныхъ—24%, галантерейныхъ—4%, табаку—53%, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ—98%. Такимъ образомъ, заграничные рынки имѣли преимущественную поставку мануфактуры, керосина, писчебумажныхъ, аптекарскихъ, москательныхъ, бакалейныхъ и галантерейныхъ издѣлій, ввозимыхъ въ Сѣверную Маньчжурію съ юга черезъ Куаньченцзы, при чемъ необходимо отмѣтить, что указанныя выше процентныя отношенія складывались еще больше въ пользу заграницы, такъ какъ значительная часть этихъ грузовъ изъ-за протекціонныхъ тарифовъ дороги—привозилась гужомъ (въ особенности это относится къ мануфактурному товару и прочимъ предметамъ потребленія китайскаго населенія, подвозимымъ изъ Внутренняго Китая въ полосу отчужденія Кит. Вост. жел. дор.).

Иную картину мы наблюдаемъ въ экспортной торговлѣ (мы тоже ограничимся данными о желѣзнодорожныхъ перевозкахъ) 1913 г.

Экспортная торговля.

НАЗВАНІЕ ТОВАРА.	Вывезено пудовъ черезъ станцію Маньчжурія.	Вывезено пудовъ черезъ станцію Пограничная.	Вывезено пудовъ на Южно-Маньчжурскую ж. д.	Всего вывезено пудовъ съ Кит. Вост. ж. д.
Хлѣбные грузы	185.658	26.804.108	4.333.978	31.323.744
Лѣсные строительныя матеріалы и дрова	128	344.665	1.539.477	1.884.270
Сахаръ	223.466	1.125	233	224,824
Мясо, птица, дичь, яйца, жиры, сало	138.545	318.277	121	456.943
Овощи и фрукты	25.257	128.981	13.636	167.874
Сырье, кожи, шкуры, пушнина, мѣха, шерсть	81.266	2.968	21.319	105.553
Рыба и икра	62.627	466	9.554	72.647
Камни и минералы	21	480.773	44	480.838
Сѣно и солома	223.430	36	—	223.466
Остальные грузы	575.228	583.297	144.539	1.303.564
Итого вывезено по желѣзной дорогѣ пудовъ	1.525.626	28.665.196	6.062.901	36.253.72

Приведенная таблица показываетъ, что насколько импортные грузы преимущественно ввозились въ Сѣверную Маньчжурію съ юга, настолько экспортеры оказывали предпочтеніе направленію на Владивостокъ-Эгершельдъ. Дѣйствительно, въ этомъ направленіи прослѣдовало 79% всѣхъ отправокъ, на Южно-Маньчжурскую—17% и на Забайкальскую—4%. Даже если принять во вниманіе гужевой подвозъ къ ст. Чанчунь (подвозились, главнымъ образомъ, бобы—около 15 милл. пуд. изъ района южной линіи Кит. Вост. жел. дор.), все же преимущество остается за восточнымъ направленіемъ, хотя соотношеніе будетъ слѣдующее: на Владивостокъ—56%, на Южно-Маньчжурскую жел. дор.—41%, на Забайкальскую—3%. Хлѣбные грузы, составлявшіе около 86% всего экспорта, распредѣлялись по направленіямъ такъ: 60%—черезъ Эгершельдъ въ Европу и Японію (бобы), 39%—на Южно-Маньчжурскую жел. дор. (бобы на маслобойные заводы въ Южной Маньчжуріи, Японіи и Шанхаѣ, пшеница—на мельницы этихъ же территорій) и 1%—на Забайкальскую жел. дор.

Если, такимъ образомъ, лишь сравнительно ничтожное количество хлѣбныхъ грузовъ отправлялось въ русскія области, то въ отношеніи прочихъ приведенныхъ категорій товаровъ русскій рынокъ имѣлъ первенствующее значеніе. На него вывозилось почти все количество сахару (впрочемъ, онъ, скорѣе, являлся транзитнымъ грузомъ, попадая въ полосу отчужденія морскимъ путемъ черезъ Эгершельдъ съ юга Россіи), мяса, птицы, дичи, яицъ, жировъ и 80%% всѣхъ жел.-дор. отправокъ сырья. Для лѣсныхъ продуктовъ главнѣйшимъ рынкомъ была Южная Маньчжурія—лишь 18% ихъ вывозилось на русскую территорію—въ Приморье.

Вообще же изъ всего количества экспортируемыхъ по желѣзной дорогѣ грузовъ въ Россію отправлялось около 10%—противъ 19% количества импортныхъ грузовъ.

Міровая война.

Разразившаяся въ іюлѣ 1914 года война оказала огромное вліяніе на дальнѣйшее развитіе какъ торговли Сѣверной Маньчжуріи съ внѣшними рынками, такъ и внутренней. Ликвидировались германскія и австрійскія фирмы. Пришлось изыскивать новые рынки, возстановлять разрушенный торговый аппаратъ, а это было особенно трудно при разстройствѣ, а отчасти и совершенномъ прекращеніи кредитныхъ отношеній въ міровыхъ оборотахъ.

На мѣстѣ германскихъ и австрійскихъ товаровъ появились, главнымъ образомъ, японскіе и американскіе, которые постепенно захватывали рынки, тѣмъ болѣе, что привозъ издѣлій русской промышленности за время войны былъ затрудненъ изъ-за того, что русскіе фабрики и заводы работали для военныхъ надобностей, и сама Россія испытывала недостатокъ въ товарахъ.

Что же касается экспорта, то на немъ вначалѣ тяжело отразились недостатокъ и дороговизна тоннажа, а для вывоза на болѣе близкіе рынки—ограниченность подвижного состава у желѣзной дороги. Несмотря на такія неблагопріятныя обстоятельства, движеніе главнѣйшихъ экспортныхъ грузовъ—хлѣбныхъ—показываетъ уменьшеніе лишь въ первые годы войны и въ 1916 году

—въ разгаръ военныхъ перевозокъ—какъ видно изъ слѣдующей таблицы о вывозѣ ихъ по желѣзной дорогѣ (въ пудахъ):

	Черезъ Владивостокъ.	Черезъ Дайренъ.	Всего.
1913 г.	22.588.991	1.974.029	24.563.020
1914 г.	19.470.090	3.392.398	22.862.488
1915 г.	30.947.832	8.750.965	39.698.797
1916 г.	21.822.464	7.840.673	29.993.137
1917 г.	26.994.861	14.045.239	41.040.100

Въ отношеніи русскихъ областей произошли нѣкоторыя перемѣны. Первоначально вывозъ туда хлѣбныхъ грузовъ сократился, вслѣдствіе ухода войскъ и части населенія по мобилизаціи и подвоза сибирскаго хлѣба, проникшаго даже въ Приморье. Однако, экспортъ въ русскія области опять сталъ возрастать съ 1917 г. въ связи съ продовольственнымъ и товарнымъ кризисомъ.

Прекращеніе подвоза американской муки вызвало увеличеніе экспорта ея изъ Сѣверной Маньчжуріи на югъ.

Война увеличила промышленное значеніе бобовъ, такъ какъ выжимаемое изъ нихъ масло стало закупаться какъ для непосредственнаго потребленія, такъ и для приготовленія взрывчатыхъ веществъ и для другихъ техническихъ надобностей. Послѣ вступленія въ войну Соединенныхъ Штатовъ (въ апрѣлѣ 1917 г.), они стали также ввозить въ большомъ количествѣ бобовое масло. Однако, главнѣйшимъ рынкомъ для сбыта бобовъ продолжала оставаться Японія; туда же направлялось и все количество экспортируемыхъ жмыховъ.

Для лѣсныхъ матеріаловъ крупнымъ покупателемъ выступала, какъ и прежде, Южная Маньчжурія.

Въ экспортѣ сырья мѣсто германскихъ фирмъ было очень скоро занято американцами, скупавшими большія партіи мѣховъ и овечьей шерсти.

Главнѣйшей характерной чертой торговли Сѣверной Маньчжуріи за военный періодъ былъ ея спекулятивный характеръ. Черезъ Харбинъ шло громадное количество иностранныхъ товаровъ—не только для военныхъ надобностей, но и для утоленія все растущаго товарнаго голода въ Россіи. Эти посредническія операціи, сопровождаемыя большимъ наплывомъ русскихъ денежныхъ знаковъ, вызывали обороты крупнѣйшихъ капиталовъ и послужили средствомъ обогащенія для многихъ. Появился цѣлый рядъ новыхъ иностранныхъ—американскихъ и японскихъ, а также китайскихъ фирмъ, открывались иностранные банки.

Для характеристики этого періода приведемъ слѣдующую таблицу:

Импортная торговля 1917 года (въ пудахъ).

Названіе товара.	Ввезено черезъ ст. Маньчжурія.	Ввезено черезъ ст. Пограничная.	Ввезено съ Ю.-М. жел. дор.	Всего ввезено.
Мануфактура и готовое платье	2.560	3.060	858.155	863.775
Уголь	335.390	700.877	6.012.753	7.049.020
Минеральныя масла	102.212	104	474.761	577.077
Лѣсные строительные матеріалы и дрова	15.846	75	8.587	24.508
Сахаръ	20.601	12.198	556.977	589.776
Соль	6.052	386.429	2.249.337	2.641.818
Желѣзо, сталь и издѣлія изъ нихъ	128.899	154.785	560.807	844.491
Мѣшки	2.630	4.819	785.025	792,474
Чай	—	46.727	92.779	139.497
Бакалейный товаръ	1.810	6.503	550.818	559.131
Фрукты и овощи	153	321.654	477.079	798.886
Табакъ	7.711	—	140.427	148.138
Аптекарскіе и москательные товары	6.167	11.920	187.724	205.811
Писчебумажный товаръ	6.472	2.892	244.838	254.202
Рыбный товаръ	880	40.251	38.508	79.639
Мясной товаръ, птица, дичь	—	27	11.406	11.433
Жиры и сало	361	33.776	133.101	165.238
Галантерейный товаръ	148	13	127.043	127.204
Подвижной составъ, ввозимый попудно,	—	1.821.675	3.758	1.825.433
Камни и минералы не въ дѣлѣ	2.086	81	8.795	10.962
Алебастръ, гипсъ, цементъ	9.727	147.880	92.784	250.389
Рисъ	—	—	710.246	710.246
Остальные грузы	101.240	79.490	2.431.497	2.612.227
Всего ввезено по желѣзной дорогѣ	770.945	3.775.131	16.727.686	21.273.712

Приведенная таблица показываетъ наглядно перемѣну, происшедшую во время войны въ направленіи привоза товаровъ и ихъ происхожденія. Наибольшее количество товаровъ—78% (противъ 63% въ 1913 г.), было привезено съ Южно-Маньчжурской жел. дор., а привозъ товаровъ изъ Россіи, составлявшій 19% всего количества ввоза, понизился до 10% (изъ общаго количества ввоза черезъ ст. Маньчжурія и Пограничная исключенъ ввозъ подвижного состава, соли и чая).

Экспортная торговля того же 1917 года даетъ слѣдующую картину:

Экспортъ 1917 года (въ пудахъ).

Названіе товара.	Вывезено черезъ ст. Маньчжурія.	Вывезено черезъ ст. Пограничная.	Вывезено на Ю.-М. жел. дор.	Всего вывезено.
Хлѣбные грузы	4.065.214	32.102.478	16.356.780	52.524.422
Лѣсные строительные матеріалы и дрова	694	48.146	2.616.797	2.665.637
Сахаръ	72.198	2.115	30	74.343
Мясо, птица, дичь, яйца, жиры и сало	549.039	627.134	232	1.176.395
Овощи и фрукты	4.761	104.541	83.125	192.427
Сырье—кожи, пушнина, мѣха, шерсть	44.331	30.327	92.349	167.007
Рыба и икра	75.221	7	4.911	80.139
Сѣменныя и древесныя масла	275.995	37.070	659.841	972.906
Камни и минералы	116	8.909	—	9.025
Сѣно и солома	269.564	1.301	—	270.865
Остальные грузы	953.372	195.147	1.320.999	2.469.518
Итого вывезено по жел. дор. пудовъ	6.310.505	33.157.175	21.135.014	60.081.248

Такимъ образомъ, по сравненію съ 1913 годомъ, общее количество товаровъ, вывезенныхъ на Забайкальскую жел. дор. увеличилось съ 4 до 10%, на Южно-Маньчжурскую—съ 17 до 35%, на Уссурійскую же понизилось съ 79 до 55%. Если считать гужевой вывозъ на югъ равнымъ 20 милл. пудовъ, то отношеніе еще болѣе измѣнится въ пользу Южно-Маньчж. жел. дороги, а именно—51% на Южно-Маньчжурскую жел. дорогу, 41%—въ Приморье и 8%—въ Забайкалье.

Общее же количество экспорта въ Россію составляло около 21% всего желѣзнодоронаго вывоза (противъ 10% въ 1913 году). Такое увеличеніе объясняется преимущественно усиленнымъ вывозомъ продовольственныхъ грузовъ.

Послѣ 1917 года.

Съ 1917 года картина снова мѣняется, и отъ лихорадочно-спекулятивной дѣятельности торговля постепенно переходитъ въ состояніе угнетенія.

Многія обстоятельства были тому причиной. Россійское временное правительство почти прекратило ввозъ товаровъ изъ Маньчжуріи на русскую территорію, поставивъ его каждый разъ въ зависимость отъ специальнаго разрѣшенія. Оно же распространило контроль валютныхъ сдѣлокъ и на харбинскій рынокъ, ограничивъ этимъ его покупную способность, которая къ тому же автоматически сокращалась въ соотвѣтствіи съ постепеннымъ обезцѣненіемъ рубля, тяжело отражавшимся на положеніи русскихъ фирмъ. Наконецъ, провозоспособность желѣзной дороги продолжала падать.

Послѣ большевистскаго переворота положеніе еще ухудшилось. Военныя дѣйствія на соприкасающейся съ Маньчжуріей русской территоріи, запретительныя мѣропріятія китайскихъ властей (въ первой половинѣ 1918 года ими былъ воспрещенъ вывозъ товаровъ въ Россію), передвиженіе союзныхъ войскъ въ Сибири, отнявшее у желѣзныхъ дорогъ значительное количество подвижного состава, постоянныя колебанія русской валюты и общая политическая неустойчивость,—все это создавало чрезвычайно тяжелую обстановку для торговли. По мѣрѣ оскудѣнія русскихъ областей, все яснѣе начинаетъ обозначаться сдвигъ направленія торговли на югъ—какъ въ отношеніи ввоза товаровъ, такъ и вывоза мѣстныхъ продуктовъ. Точный учетъ движенія товаровъ затруднителенъ, тѣмъ болѣе, что въ этотъ періодъ сильно развились гужевыя перевозки. Однако, желѣзнодорожныя цифры все же даютъ характерную и наглядную картину.

Итоги желѣзнодорожныхъ перевозокъ представлены въ слѣдующей таблицѣ (въ пудахъ):

Годы.	Вывозъ			Ввозъ			Всего.
	На Уссур.	На Забайк.	На Юж.-Ман.	Съ Уссур.	Съ Забайк.	Съ Юж.-Ман	
1917	33.129.747	6.226.986	17.713.351	3.763.450	767.930	11.020.613	72.622.077
1918	11.236.663	655.982	27.626.842	2.174.192	74.635	8.686.237	50.736.551
1919	12.236.663	2.934.641	21.461.620	2.673.096	571.111	9.258.704	49.201.615

Острота кризиса въ то время (1918, 1919 и начало 1920 гг.) крайне усиливалась и чрезвычайнымъ недостаткомъ подвижного состава у Кит. Вост. ж. д. Перевозка частныхъ грузовъ была сильно затруднена, что обусловило необычайное развитіе гужевыхъ перевозокъ, но послѣдними, по мѣстнымъ условіямъ, могъ пользоваться китайскій и японскій торговый аппаратъ; передвиженіе же товаровъ, принадлежащихъ европейцамъ, порой встрѣчало непреодолимыя препятствія. Эти затрудненія сказывались, главнымъ образомъ, при вывозѣ товаровъ, а также и въ мѣстныхъ перевозкахъ; ввозъ же, благодаря небольшому сравнительно разстоянію отъ Чанчуня до Харбина и компактности большинства ввозимыхъ товаровъ, страдалъ значительно менѣе.

Все же, пока на западѣ существовала нѣкоторая возможность сбыта товаровъ, Сѣверная Маньчжурія имѣла отдушину для выхода скопившихся товарныхъ запасовъ. Кромѣ Забайкалья, роль такой отдушины въ 1920 году игралъ отчасти и Благовѣщенскъ, который въ этомъ году довольно щедро тратилъ оказавшіеся у него запасы золота, вывезенные изъ Владивостокскаго

Отдѣленія Государственнаго Банка. Но съ ликвидаціей сибирскаго движенія и израсходованіемъ благовѣщенскаго золота и эти пути закрылись вплоть до весны 1921 года. Значительные остатки товаровъ, закупленныхъ въ 1919 году въ расчетѣ на всю Сибирь и даже, быть-можетъ, на Европейскую Россію, приходилось реализовать лишь на внутреннемъ Сѣверо-Маньчжурскомъ рынкѣ.

Эта реализація и происходила зимой 1920—1921 гг. и отчасти въ теченіе всего 1921 года. На многіе товары не только въ розничной продажѣ, но и часто при оптовыхъ сдѣлкахъ «не было цѣны». Нѣкоторыя американскія издѣлія можно было купить дешевле, чѣмъ въ Америкѣ. Банки оказались въ большомъ затрудненіи съ погашеніемъ выданныхъ ими ранѣе подтоварныхъ ссудъ. Дальнѣйшаго кредита, естественно, никто открывать не хотѣлъ. А такъ какъ нужда въ оборотныхъ средствахъ, вслѣдствіе утраты платежеспособности русскихъ знаковъ и застоя въ торговлѣ, была огромная, то деньги очень подорожали. Даже банки брали до 30 и болѣе процентовъ. Частный кредитъ принялъ прямо ростовщическій характеръ, доходя въ отдѣльныхъ случаяхъ до 100%.

Ослабленію этого кризиса, начавшему замѣчаться съ начала лѣта 1921 года, отчасти содѣйствовалъ притокъ японскихъ капиталовъ, которые черезъ Чосенъ-банкъ и другія кредитныя учрежденія начали вливаться въ мѣстный оборотъ путемъ не только торговаго, но и ипотечнаго кредита. Въ частности послѣднее обстоятельство и объясняетъ до извѣстной степени возможность строительной горячки, наблюдавшейся въ Харбинѣ лѣтомъ 1921 года. Повидимому, въ домостроительство за этотъ годъ было вложено одними японцами не менѣе 3 милл. енъ; реализація такого капитала едва ли бы въ данныхъ условіяхъ оказалась по силамъ однимъ мѣстнымъ ресурсамъ безъ помощи извнѣ. Немалую роль сыгралъ значительный притокъ въ Сѣверную Маньчжурію русскихъ эмегрантскихъ капиталовъ.

Къ концу 1921 года и началу 1922 года старые запасы товаровъ въ главной ихъ массѣ были уже ликвидированы, что вызвало нѣкоторое усиленіе импорта.

Хлѣбные запасы Сѣверной Маньчжуріи, накопившіеся во время войны по причинѣ неблагопріятныхъ условій транспорта, начали въ значительномъ количествѣ поступать на міровой рынокъ. Основаніе этому было положено обширными закупочными операціями различныхъ европейскихъ правительственныхъ организацій—преимущественно Великобританской Королевской Комиссіей по закупкѣ пшеницы,—которыя были вызваны тяжелымъ продовольственнымъ кризисомъ, охватившимъ европейскія страны.

Въ теченіе всего 1920 года и первыхъ мѣсяцевъ 1921 г. маньчжурская пшеница крупными партіями поступала на европейскій рынокъ (Лондонъ). Необходимо здѣсь отмѣтить, что этому экспорту въ большой мѣрѣ способствовали и валютныя условія этого времени. Съ одной стороны, русская валюта, въ которой еще до начала 1920 года возможно было производить закупки и которою въ теченіе всего этого года разрѣшалось оплачивать желѣзнодорожные фрахты по Китайской Восточной жел. дорогѣ, неуклонно понижалась, создавая премію для экспорта, съ другой же стороны, ему благопріятствовало и начавшееся съ марта 1920 года паденіе курса серебра.

Съ установленіемъ на Кит. Вост. жел. дорогѣ съ начала 1921 года новыхъ принциповъ хозяйственной—чисто-коммерческой политики, вылившихъся въ цѣломъ рядѣ мѣропріятій, направленныхъ къ поощренію экспорта, эта отрасль внѣшней торговли Сѣверной Маньчжуріи была поставлена въ еще болѣе благопріятныя условія, при чемъ получилась даже возможность вывоза ряда такихъ товаровъ (сырье), которые до этого времени не выдерживали высоты желѣзнодорожныхъ фрахтовъ.

Однако, эта благопріятная конъюнктура рынка очень тормозилась всеобщей міровой депрессіей товарнаго рынка, которая по окончаніи великой міровой войны охватила и дальневосточныя страны.

Оборотъ съ русскими областями обнаружилъ нѣкоторые признаки улучшенія. Съ марта 1921 года началось движеніе грузовъ на Забайкальскую дорогу, и чрезвычайно увеличился вывозъ черезъ Уссурійскую дорогу.

Желѣзнодорожныя перевозки выразились въ слѣдующихъ цифрахъ (пуды):

Годы.	ВЫВОЗЪ.			ВВОЗЪ.			Всего.
	На Уссурійскую ж. д.	На Забайкальскую ж. д.	На Южно-Маньчж. ж. д.	Съ Уссурійской ж. д.	Съ Забайкальской ж. д.	Съ Южно-Маньчж. ж. д.	
1920	6.371.330	555.511	46.923.723	793.129	74.834	12.271.316	66.989.843
1921	26.292.844	1.644.046	52.845.282	805,802	1.508.487	17.579.325	100.765.475

Товарооборотъ 1920 и 1921 годовъ.

Цифровыя данныя о внѣшней торговлѣ Сѣверной Маньчжуріи въ 1920 г. слѣдующія:

Импортъ (въ пудахъ). А. По желѣзной дорогѣ.

Названіе товара.	Ввезено черезъ ст. Маньчжурія.	Ввезено черезъ ст. Пограничная.	Ввезено съ Южно-Маньчж. ж. д.	Всего ввезено.
Мануфактура и готовое платье	—	19.430	708.590	728.020
Уголь	1.000	540.348	6.399.031	6.940.379
Минеральныя масла	—	15.180	677.076	692.256
Лѣсные строительные матеріалы и дрова	27.011	166	16.222	43.399
Сахаръ.	—	72	204.121	204.193
Соль.	—	29.582	1.255.377	1.284.959
Желѣзо, сталь и издѣлія изъ нихъ	8	16.180	893.952	910.810
Мѣшки	—	—	710.030	710.030
Чай	—	3.694	61.945	65.639
Бакалейный товаръ	—	2.021	166.481	168.502
Фрукты и овощи	—	49.007	697.090	746.097
Табакъ.	—	—	176.336	176.336
Аптекарскіе и москательные товары.	742	17.709	125.368	143.819
Писчебумажный товаръ	—	1.657	192.551	194.208
Рыбный товаръ	41.384	4.410	55.943	101.717
Мясной товаръ, птица, дичь	—	12	69	81
Жиры и сало	—	1.838	18.261	20.099
Галантерейный товаръ	—	113	123.812	123.925
Камни и минералы не въ дѣлѣ	—	12	6.139	6.151
Алебастръ, мѣлъ, цементъ	2.500	—	423.343	425.843
Рисъ	—	—	197.517	197.517
Гончарныя и глиняныя издѣлія (кирпичъ)	—	1.018	121.679	122.697
Плетеныя издѣлія	—	—	166.133	166.133
Остальные грузы	253.756	114.375	1.296.586	1.664.717
Всего по жел. дорогѣ	326.393	816.824	14.694.142	15,837.359

Б. Гужомъ.

Названіе товара.	Ввезено черезъ ст. Маньчжурія.	Ввезено черезъ ст. Пограничная.	Ввезено съ Южно-Маньчжурск. ж. д.	Всего ввезено.
Мануфактура	—	—	2.600.000	2.600.000
Желѣзныя издѣлія	—	—	1.200.000	1.200.000
Издѣлія изъ дерева и цыновки	—	—	600.000	600.000
Шкурки, туфли, шляпы	—	—	2.400.000	2.400.000
Бумага	—	—	1.600.000	1.600.000
Сырая кожа скотская	—	—	200.000	200.000
Бакалея	—	—	400.000	400.000
Сахаръ	—	—	1.000.000	1.000.000
Овощи	—	—	600.000	600.000
Аптекарскій и москательный товаръ	—	—	400.000	400.000
Прочій товаръ	—	—	9.000.000	9.000.000
Всего гужомъ	—	—	20.000.000	20.000.000
Итого по жел. дор. и гужомъ	—	—	—	35.937.359

Такимъ образомъ, въ 1920 году общее количество ввезеннаго въ Сѣверную Маньчжурію (не включая незначительнаго ввоза по Амурской границѣ и по Сунгари) составило около 36 милл. пудовъ, изъ какового количества съ юга привезено 34,7 милл., или 97% (если взять однѣ желѣзнодорожныя перевозки, то количество товаровъ, привезенныхъ съ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги, составило 93%—противъ 78% въ 1917 и 63% въ 1913 году). Соотвѣтственно уменьшился привозъ товаровъ изъ Забайкалья—1% и изъ Приморской области—2%, т.-е. количество ввоза съ русской территоріи упало до 3%—противъ 19% въ 1913 году. Около половины всего этого ввоза падало на приморскій каменный уголь.

Вообще же уголь занимаетъ первое мѣсто среди ввозимыхъ въ Сѣверную Маньчжурію грузовъ, въ количественномъ отношеніи—19%, за нимъ слѣдуетъ мануфактура (сюда же мы причислимъ и туфли, шляпы изъ разряда гужевыхъ перевозокъ)—16%, желѣзо, сталь и издѣлія изъ нихъ—6%, писчебумажный товаръ—5%, соль—4%, сахаръ—3%, фрукты и овощи—3%, плетеныя издѣлія—2%, бакалейный товаръ—2%, аптекарскій и москательный товаръ—2%, минеральныя масла—2%, мѣшки—2%.

Экспортная торговля въ 1920 году (въ пудахъ):

Названіе товара.	Вывозъ черезъ ст. Маньчжурія.	Вывозъ черезъ ст. Пограничная.	Вывозъ на Ю.-М. жел. дор.	Всего вывезено по К. В. ж. д.
Хлѣбный грузъ	902.156	6.172.990	46.951.81	54.026.964
Лѣсные строительные матеріалы и дрова	3.340	17,111	1.891.337	1.911.788
Сахаръ	2.268	1.035	8.051	11.354
Мясо, птица, дичь, яйца, жиры, сало	3.963	330.162	—	22.672
Овощи и фрукты	—	18.191	4.481	22.672
Сырье—кожи, пушнина, мѣха, шерсть, щетина, конскій волосъ	45	7.020	150.171	157.236
Рыбный товаръ	2.134	—	6.932	9.066
Сѣменныя и древесныя масла	692	2.241	325.958	328.874
Камни и минералы не въ дѣлѣ	226	1	348	575
Сѣно и солома	28.117	—	64	28.181
Прочіе грузы	45.161	343.274	375.529	763.964
Всего вывезено **по жел. дорогѣ**	988.102	6.595.025	49.714.689	57.297.816
Гужомъ вывезено хлѣбныхъ грузовъ	—	—	56.000.000	56.000.000
Водой по Сунгари	—	—	—	2.000.000

Общее количество экспорта товаровъ, такимъ образомъ, составляло около 115 милл. пудовъ—противъ 51 милл. въ 1913 году, т.-е. увеличилось на 126%.

Увеличеніе это цѣликомъ относится къ хлѣбнымъ грузамъ, экспортъ коихъ возросъ на 120% по сравненію съ 1913 годомъ. Остальныя категоріи экспортныхъ грузовъ показываютъ очень незначительныя измѣненія сравнительно съ цифрами до-военнаго времени. Преобладающее количество грузовъ—92% было вывезено южнымъ путемъ. На русскую же территорію вывезено лишь 4%—противъ 10% въ 1913 году.

Взаимное соотношеніе отдѣльныхъ категорій экспорта было слѣдующее: хлѣбные грузы составляли 96% всего количества вывоза. На второмъ мѣстѣ стояли лѣсные матеріалы и дрова—1,6%, на третьемъ мѣстѣ товары и сырье—0,4%.

За 1921 годъ данныя о внѣшней торговлѣ слѣдующія:

Импортъ (въ пудахъ):

А. По желѣзной дорогѣ.

Названіе товара.	Ввезено черезъ ст. Маньчжурія.	Ввезено черезъ ст. Пограничная.	Ввезено по Ю.-М. жел. дор.	Всего ввезено.
Мануфактура и готовое платье	—	3.332	683.471	686.803
Уголь	720.294	620.665	7.399.790	8.740.749
Минеральныя масла	—	1.742	493.616	495.358
Лѣсные строительные матеріалы и дрова	737.294		10.736	748.030
Сахаръ	—	—	666.516	666.516
Соль	—	3.000	1.689.165	1.692.165
Желѣзо, сталь, мѣдь, свинецъ и издѣлія изъ нихъ	10.000	37.263	1.245.218	1.283.481
Мѣшки	—	40	951.077	952.117
Чай	—	2.250	121.174	123.424
Бакалейный товаръ	—	3.573	209.324	212.897
Фрукты и овощи	—	19.691	835.896	855.587
Табакъ	—	136	187.476	187.612
Аптекарскій и москательный товаръ	—	10.955	141.662	152.617
Писчебумажный товаръ	—	804	308.688	309.492
Рыбный товаръ	—	22.055	73.008	99.063
Мясной товаръ, птица, дичь	—	4	829	833
Жиры и сало	—	1.222	20.889	22.111
Хлопокъ и вата	—	315	166.561	166.876
Машины	—	23.761	163.698	187.459
Алебастръ, гипсъ, известь, цементъ не въ дѣлѣ	—	—	523.256	523.256
Рисъ	—	—	402.135	402.135
Остальные грузы	40.899	99.994	1.285.140	1.426.033
Всего ввезено **по жел. дорогѣ**	**1.508.487**	**805.802**	**17.579.325**	**19.793.614**

Б. Гужомъ.

Названіе товара.	Ввезено черезъ ст. Маньчжурія.	Ввезено черезъ ст. Пограничная.	Ввезено по Ю.-М. жел. дор.	Всего ввезено.
Мануфактура	—		2.210.000	2.210.000
Желѣзныя издѣлія	—	—	1.020.000	1.020.000
Издѣлія изъ дерева и цыновки	—	—	510.000	510.000
Предметы одежды и обувь	—	—	2.040.000	2.040.000
Бумага	—	—	1.360.000	1.360.000
Сырая кожа скотская	—	—	170.000	170.000
Бакалейный товаръ	—	—	340.000	340.000
Сахаръ	—	—	850.000	850.000
Овощи	—	—	510.000	510.000
Аптекарскій и москательный товаръ	—	—	340.000	340.000
Соль	—	—	3.000.000	3.000.000
Прочіе товары		—	4.650.000	4.650.000
Итого ввезено **гужомъ**	—	—	**17.000.000**	**17.000.000**
Всего ввезено около	1.500.000	800.000	34.600.000	37.000.000
Или въ %	4,1	2,2	93,7	100

Какъ характерную особенность этого года, ознаменовавшагося рѣшительными мѣропріятіями дороги въ области тарифной политики, нужно отмѣтить, что къ концу года, вслѣдствіе пониженія тарифовъ на иза-хо и предметы потребленія китайскаго населенія, большинство изъ ранѣе ввозимыхъ гужомъ товаровъ перешло на желѣзную дорогу, и въ концѣ декабря 60% всѣхъ гужевыхъ арбъ подвозило съ юга лишь соль.

Общее количество ввоза, по сравненію съ 1920 годомъ, несмотря на сокращеніе транзита, не уменьшилось (37 милл. пудовъ противъ 36 милл.), что безусловно свидѣтельствуетъ о постепенномъ оздоровленіи экономической жизни края, несмотря на длящуюся депрессію рынка. Южное направленіе оставалось преобладающимъ по количеству привезенныхъ товаровъ—34,6 милл. пудовъ, или 94%, изъ Приморья ввезено 2%, изъ Забайкалья—4%. Такимъ образомъ, количество ввоза съ русской территоріи въ 1921 г. поднялось до 6%—противъ 3% въ 1920 году; главнѣйшими его статьями оставались уголь изъ Приморья и Забайкалья и дрова изъ Забайкалья. Общее же количество ввоза угля составляло 23% всего импорта, мануфактуры—13%, желѣзн. и металлическія издѣлія—6%, соль—5%, писчебумажный товаръ—4%, сахаръ—4%, фрукты и овощи—3%, бакалейный товаръ—2%, плетеныя издѣлія—2%, аптекарскій и москательный товаръ—2%, минеральныя масла—2%, мѣшки—2%.

Экспортная торговля въ 1921 году.

Вывезено по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ (пудовъ):

Названіе товара.	Через станцію Маньчжурія*).	Через станцію Пограничная.	На Ю.-М. жел. дор.	Всего вывезено.
Хлѣбные грузы	1.060.665	25.702.447	49.583.108	76.346.220
Лѣсные строительные матеріалы и дрова	—	64.000	2.937.091	3.001.091
Сахаръ	30.001	2.680	40	32.721
Мясо, птица, дичь, яйца, жиры, сало	60.111	169.736	458	230.305
Овощи и фрукты	335	36.019	214	36.568
Рыбный товаръ	10.858	96	15.981	26.935
Сѣменныя и древесныя масла	39.153	97.382	131.333	267.868
Живой скотъ и лошади	—	111.911	5.562	117.473
Остальной грузъ	442.923	108.209	168.383	719.515
Всего вывезено **по жел. дорогѣ**	1.644.946	26.292.480	52.842.170	80.778.696
Гужомъ вывезено хлѣбныхъ грузовъ	—	—	45.000.000	45.000.000
По Сунгари вывезено хлѣбныхъ грузовъ	—	—		2.000.000
Итого около	1.644.046	26.292.480	97.842.170	128.000.000

---

*) За исключеніемъ хозяйственныхъ отправокъ Читинской ж. д.

По сравненію съ 1920 годомъ общее количество экспорта замѣтно увеличилось—128 милл. пудовъ противъ 115 милл. Увеличеніе это относится къ хлѣбному вывозу, для котораго условія были особенно благопріятны въ теченіе первой половины 1921 года.

Въ процентномъ отношеніи хлѣбный вывозъ оставался преобладающимъ —95% всего экспорта, второй значительной статьей былъ лѣсной товаръ— —2,5%, затѣмъ слѣдовалъ мясной товаръ и сырье—0,3%. Вывозъ на русскую территорію нѣсколько увеличился—до 5% противъ 4% въ 1920 г., но все еще далекъ отъ 11% 1913 года, хотя слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ 1921 г. ввозъ товаровъ изъ Сѣв. Маньчжуріи обслуживалъ (за самыми рѣдкими исключеніями) лишь Забайкалье и Пріамурье, въ то время какъ ранѣе маньчжурскій импортъ проникалъ гораздо глубже на западъ. Въ настоящее время изъ-за разстройства транспорта и по другимъ причинамъ русскій Дальній Востокъ находится въ гораздо большей зависимости отъ маньчжурскаго импорта, чѣмъ ранѣе.

1921 годъ ознаменовался возрожденіемъ экспорта изъ Маньчжуріи на Уссур. ж. д. и Эгершельдъ, поднявшагося съ 6,6 милл. пудовъ въ 1920 году до 26,3 милліоновъ. Что же касается вывоза съ самаго Эгершельда въ 1921 году, то таковой составилъ 21,3 милл. пудовъ. Главную категорію составляли хлѣбные грузы маньчжурскаго происхожденія, коихъ съ Эгершельда въ теченіе года было вывезено 19,5 милл. пудовъ. Значительной статьей вывоза было еще бобовое масло—96.234 пуда, изъ коихъ около 75.000 было вывезено въ Англію.

Изъ предметовъ ввоза на Эгершельдъ интересно отмѣтить американскую муку, которой было ввезено свыше 80.000 пудовъ, что объясняется дороговизной продукта маньчжурскихъ мельницъ.

Участіе Сѣверной Маньчжуріи во внѣшней торговлѣ Китая.

Быстрый ростъ торговой работы Маньчжуріи опережаетъ ростъ торговаго оборота всего Китая. Статистика китайскихъ морскихъ таможенъ, вслѣдствіе отсутствія контрольныхъ пунктовъ на рубежѣ между Сѣверной и Южной Маньчжуріей, позволяетъ удостовѣрить это лишь относительно всей Маньчжуріи.

По даннымъ таможенной статистики, торговый оборотъ исчислялся (милл. тамож. лянъ):

	Китай.	Маньчжурія.	Доля Маньчжуріи.
1910	871,1	159,7	18,3%
1911	871,0	194,5	22,2 »
1912	868,9	184,0	21,1 »
1913 . . .	1.005,7	193,9	19,2 »
1914	955,4	191,7	20,1 »
1915	918,5	201,7	21,9 »
1916	1.035,9	217,6	21,0 »
1917	1.068,2	251,0	23,5 »
1918 . . .	1.086,3	267,3	24,5 »
1919	1.342,9	365,6	27,2 »

Торговый балансъ Сѣверной Маньчжуріи.

Однако, несмотря на неполноту таможенныхъ свѣдѣній, представляется возможнымъ,—правда, весьма приблизительно,— опредѣлить торговый балансъ края, пользуясь свѣдѣніями о желѣзнодорожномъ, водномъ и гужевомъ вывозѣ и ввозѣ товаровъ.

Свѣдѣнія эти уже были приведены на предыдущихъ страницахъ. Цѣны товаровъ приходится заимствовать изъ таможенныхъ матеріаловъ, дополняя ихъ биржевыми котировками.

На основаніи довольно сложныхъ исчисленій, торговый балансъ 1921 года можно опредѣлить въ такихъ цифрахъ:

Импортъ . . . 152 милл. зол. рублей.
Экспортъ . . . 140 » » »

Сальдо . 12 милл. зол. рублей.

Какъ видимъ, балансъ неблагопріятенъ для Сѣверной Маньчжуріи. Цѣнность ея экспорта не покрываетъ цѣнности ввозимыхъ товаровъ.

Неблагопріятное строеніе баланса объясняется отчасти высокимъ уровнемъ цѣнъ на ввозныя издѣлія и низкой цѣной экспортнаго сырья. Въ 1921 году цѣна фабрикатовъ и даже ввозного угля, по крайней мѣрѣ, вдвое превышала цѣны до-военнаго времени, въ то время какъ цѣна на хлѣбъ возросла лишь на 25—30 процентовъ, а скотское сырье цѣнилось даже ниже, чѣмъ въ мирное время.

Второй причиной невыгодности баланса является завозъ въ Харбинъ и другіе распредѣлительные пункты Сѣверной Маньчжуріи значительнаго количества товаровъ, въ расчетѣ на дальнѣйшую ихъ переотправку въ предѣлы Россіи.

Отрицательное сальдо баланса было покрыто, прежде всего, значительнымъ притокомъ въ край новыхъ капиталовъ — какъ эмигрировавшихъ изъ Россіи, такъ равно и иностранныхъ,—черезъ банковскія учрежденія и новыя предпріятія. Важной формой прилива капиталовъ является весьма развившаяся скупка земельныхъ участковъ и сооруженіе построекъ, которое за истекшій годъ приняло характеръ «строительной горячки»; въ домостроительство въ Сѣверной Маньчжуріи въ 1921 г. было влито до 10 милліоновъ золотыхъ рублей. Значительная часть влитыхъ въ край за самое послѣднее время капиталовъ принадлежитъ, повидимому, японскимъ подданнымъ. Большія средства были внесены въ предпріятія края китайскими фирмами другихъ провинцій, центральными банками и правительствомъ. Содержаніе многочисленныхъ китайскихъ войскъ и экспедиціонныхъ японскихъ частей также вызывало переводъ значительныхъ денежныхъ суммъ въ Сѣверную Маньчжурію.

Этотъ притокъ средствъ нѣсколько ослаблялъ тяжесть отрицательнаго баланса и связанной съ нимъ трудности въ сбытѣ импортируемыхъ товаровъ.

XVII.

ОРГАНИЗАЦІЯ ТОРГОВЛИ.

1. Импортно-экспортная торговля.

Находившаяся въ первой стадіи развитія въ рукахъ исключительно русскихъ, внѣшняя торговля Сѣверной Маньчжуріи въ настоящее время, подъ вліяніемъ политическихъ и экономическихъ обстоятельствъ, перешла почти всецѣло къ иностранцамъ. Многіе изъ тѣхъ русскихъ предпріятій, которыя сумѣли сохранить свое значеніе и капиталы, принуждены были, въ особенности послѣ состоявшейся въ сентябрѣ 1920 года отмѣны экстерриторіальности и упраздненія русскихъ судебныхъ учрежденій, перейти подъ иностранный флагъ.

Ко времени составленія этого обзора положеніе, въ общемъ, представлялось въ слѣдующемъ видѣ. Импортная торговля, въ виду полнаго прекращенія подвоза русскихъ фабрикатовъ, сосредоточилась преимущественно въ рукахъ американцевъ, японцевъ, англичанъ, въ меньшей мѣрѣ французовъ и итальянцевъ, а за самое послѣднее время вновь появившихся германскихъ фирмъ. Какой-либо спеціализаціи по роду продаваемыхъ продуктовъ среди этихъ предпріятій не наблюдается: всѣ они торгуютъ всевозможными продуктами, въ большинствѣ случаевъ, конечно, отечественнаго производства, имѣя представительства самыхъ разнообразныхъ фирмъ. Эти же предпріятія одновременно занимаются и экспортомъ мѣстныхъ продуктовъ, главнымъ образомъ такихъ, которые не требуютъ самостоятельной большой закупочной организаціи. При этомъ, мелкія изъ нихъ дѣйствуютъ часто на комиссіонныхъ началахъ, исполняя порученія своихъ главныхъ конторъ, находящихся въ болѣе крупныхъ китайскихъ и заграничныхъ центрахъ, или же другихъ фирмъ, представителями которыхъ они являются.

Существуютъ и представительства фирмъ, вѣдающихъ одной спеціальной отраслью импорта, какъ напримѣръ, Стандартъ Ойль К°, паровозостроительные заводы Балдвина, Американскій Стальной трестъ, Британско-Американская табачная К°.

Экспортная торговля гораздо болѣе спеціализирована, въ особенности, что касается важнѣйшихъ экспортныхъ товаровъ съ мѣстнаго рынка.

Китайскія фирмы во внѣшнемъ товарообмѣнѣ рѣдко принимаютъ непосредственное участіе, ограничиваясь больше поставкой своихъ продуктовъ на сосѣдніе, китайскіе же, рынки или продажей ихъ экспортерамъ.

Какъ импортныя, такъ и экспортныя сдѣлки совершаются при содѣйствіи мѣстныхъ отдѣленій банковъ.

До войны импортныя фирмы, особенно германскія, предоставляли своимъ заказчикамъ длительный кредитъ (до 9 мѣсяцевъ). Въ настоящій моментъ кредитъ ограниченъ — отъ заказчика обычно требуется при дачѣ заказа платежъ наличными въ размѣрѣ 20—25% стоимости товара (хотя бываютъ случаи, при заказахъ германскимъ фирмамъ, что первый платежъ не превышаетъ 5—10%); дальнѣйшіе платежи разсрочиваются съ такимъ расчетомъ, что послѣдній пріуроченъ къ моменту прибытія груза въ опредѣленный портъ (Дайренъ, Шанхай, Владивостокъ или даже въ Харбинъ), при чемъ документы на товаръ выдаются лишь по производствѣ полнаго расчета. Исполненіе по такимъ контрактамъ обычно передается банку, который и даетъ необходимую гарантію сторонамъ.

Въ отношеніи экспортной торговли слѣдуетъ отмѣтить, что сдѣлки обычно совершаются посредствомъ продажи дубликата на Чанчунь, Дайренъ или Эгершельдъ; въ болѣе рѣдкихъ случаяхъ, напримѣръ, крупными экспортерами производится продажа ф. о. б., т.-е. со сдачей на бортъ парохода въ Дайренѣ или Владивостокѣ, и, наконецъ, продажа с. и. ф. какой-либо иностранный или китайскій портъ, т.-е. обычная продажа черезъ банкъ съ передачей послѣднему тратты, полиса, коносамента и др. документовъ и отсылкой ихъ къ мѣсту назначенія груза. Послѣдній видъ сдѣлокъ возможенъ лишь, если иностранный покупатель открываетъ мѣстному экспортеру, на основаніи обычныхъ лондонскихъ контрактовъ, кредитъ въ одномъ изъ мѣстныхъ банковъ (обычно аккредитивъ—въ англійской валютѣ). Экспортный кредитъ обходится въ среднемъ изъ расчета около 12½—13% годовыхъ (въ японскихъ банкахъ дешевле) —это же относится къ ссудамъ подъ желѣзнодорожные дубликаты. Аккредитивы же и учетъ траттъ обычно обходятся въ 8% годовыхъ и зависятъ отъ лондонскаго дисконта.

Тратты обычно выписываются 3-мѣсячныя. Банки финансируютъ экспортера въ предѣлахъ открытаго ему аккредитива—подъ дубликаты отправляемыхъ грузовъ. Грузы направляются въ морской портъ въ адресъ отдѣленія финансирующаго банка, который ихъ выкупаетъ (платитъ за желѣзнодорожный фрахтъ), отправляетъ на склады, слѣдитъ за погрузкой, несетъ портовые расходы, платитъ за морской фрахтъ и отправляетъ коносаменты въ Харбинъ. Здѣсь экспортеръ получаетъ отъ банка остающуюся отъ аккредитива сумму за вычетомъ всѣхъ вышеуказанныхъ расходовъ, произведенныхъ банкомъ, процентовъ и комиссіи. Банку же передаются тратты, выписанныя на покупателя товара. При этомъ, въ виду того, что тратты выписываются въ валютѣ страны покупателя, экспортеру же выплачивается мѣстная валюта, банкъ обычно выигрываетъ на курсѣ. Тратты, съ присоединенными къ нимъ фактурой, коносаментомъ и морскимъ полисомъ, пересылаются въ адресъ банка, открывшаго аккредитивъ.

Ставки морского *страхованія* зависятъ отъ рода товара и класса парохода —обычно 1% стоимости товара на первоклассномъ пароходѣ и 1¼% на обыкновенномъ (въ эти ставки входитъ обезпеченіе товара отъ огня въ теченіе 15 дней въ порту отправки). За болѣе дорогіе товары (мѣха) ставка выше —до 2%. Иногда зерновые продукты, отправляемые на первоклассныхъ пароходахъ, принимаются къ страхованію отъ порчи вслѣдствіе естественнаго самовозгоранія въ пути—за это взимается добавочно 15 шиллинговъ съ тонны (т.-е. около 10 сенъ съ пуда). Обычно порча въ пути очень незначительна и бываетъ лишь при небрежной сортировкѣ и упаковкѣ.

Комиссіонныя и маклерскія конторы принимаютъ значительное участіе въ сдѣлкахъ по внѣшней торговлѣ въ Маньчжуріи. Размѣръ вознагражденія за оказываемыя ими услуги чрезвычайно разнообразенъ и зависитъ отъ значительности заключаемой сдѣлки (отъ ½ до 20%).

Мы не будемъ говорить здѣсь о тѣхъ специіальныхъ формальностяхъ, которыя требуются для экспорта нѣкоторыхъ видовъ товаровъ (онѣ изложены въ соотвѣтствующихъ главахъ), а упомянемъ лишь о *консульскихъ обрядностяхъ*.

Обычно всѣ европейскія страны и Соединенные Штаты требуютъ, чтобы ввозимые товары сопровождались фактурами, съ обозначеніемъ цѣны. Фактуры эти должны быть засвидѣтельствованы соотвѣтствующимъ консульствомъ того района, изъ котораго товары отправляются и являются документомъ, на основаніи котораго опредѣляется ввозная таможенная пошлина. Это правило безусловно обязательно для отправокъ въ Америку (для партій, стоимостью въ 100 американскихъ долларовъ и выше).

Китайская таможня также требуетъ предъявленія фактуръ при импортѣ и экспортѣ товаровъ.

Таможенныя формальности. Въ видѣ общаго принципа таможенная пошлина, взимаемая китайскими морскими таможнями при ввозѣ и вывозѣ товаровъ, составляетъ 5% со стоимости товаровъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ категорій, для которыхъ установлены спеціальныя ставки. Это касается торговли съ за границей. Для товаровъ, перевозимыхъ изъ одного порта на китайской территоріи (подъ названіемъ «портъ» подразумѣвается всякій городъ или поселеніе въ Китаѣ, открытые для внѣшней торговли на основаніи международнаго трактата) въ другой, взимается ввозная пошлина въ томъ же размѣрѣ, что и при заграничномъ ввозѣ, а вывозная—только въ половинномъ размѣрѣ. Для товаровъ, ввозимыхъ изъ какого-нибудь порта въ глубь страны, предусмотрѣна оплата такъ-называемой транзитной пошлины—въ половинномъ размѣрѣ обычной ввозной пошлины. Транзитная пошлина освобождаетъ товары отъ взиманія всякихъ туземныхъ сборовъ, въ родѣ ликина, по пути ихъ слѣдованія до мѣста назначенія.

Товары, освобожденные отъ обычной пошлины, оплачиваютъ транзитную пошлину въ размѣрѣ 2½% со своей стоимости.

При отправкѣ предназначеннаго къ экспорту товара изъ пункта, лежащаго въ глубинѣ страны, въ открытый портъ взимается дополнительно 2½%, подлежащихъ внесенію въ туземную (не морскую) таможню. Это также освобождаетъ отъ ликина и даетъ большія преимущества иностранцамъ, вывозящимъ продукты для промышленной обработки въ своей странѣ, тормозя развитіе промышленности въ самомъ Китаѣ.

Въ случаѣ неуплаты таможенной пошлины по истеченіи 15 дней со дня прибытія товаровъ, они складываются въ таможенные пакгаузы, откуда могутъ быть выкуплены по оплатѣ, помимо храненія и суммы пошлины, еще дополнительнаго сбора въ размѣрѣ пяти таможенныхъ таэлей съ каждой фактуры.

Сказанное относится ко всей китайской территоріи. Для Маньчжуріи же, первоначально лишь для товаровъ, перевозимыхъ по Китайской Восточной жел. дор., были установлены нѣкоторыя исключенія,

На основаніи русско-китайскаго трактата 1860 года и договора о постройкѣ Кит. Вост. жел. дор., всѣ товары, вывозимые изъ Маньчжуріи въ Россію и изъ предѣловъ Россіи въ Маньчжурію по Кит. Вост. жел. дор., пользовались пониженіемъ таможенныхъ пошлинъ на 1/3 ставокъ, установленныхъ общимъ конвенціоннымъ таможеннымъ тарифомъ. Аналогичная скидка дѣлалась и для хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ по рѣкѣ Сунгари. Транзитные сборы, о которыхъ говорилось выше, тоже пользовались сокращеніемъ на 1/3 и составляли, такимъ образомъ, всего одну третью часть конвенціонныхъ таможенныхъ ставокъ. Это правило распространялось лишь на товары, подлежащіе таможенному обложенію; безпошлинные товары облагались транзитнымъ сборомъ на общихъ основаніяхъ. Однако, здѣсь необходимо упомянуть, что оплата транзитнаго сбора, вообще, не была обязательна при ввозѣ товаровъ въ слѣдующіе маньчжурскіе города, открытые для внѣшней торговли: Харбинъ, Маньчжурія, Пограничная, Айгунь, Сансинъ, Хайларъ, Цицикаръ и Нингута, такъ какъ ввозъ туда не подлежитъ обложенію ликиномъ. Необходимо лишь предъявленіе спеціальныхъ разрѣшительныхъ свидѣтельствъ, выдаваемыхъ морскими таможнями грузоотправителямъ товаровъ, направляемыхъ въ названные пункты.

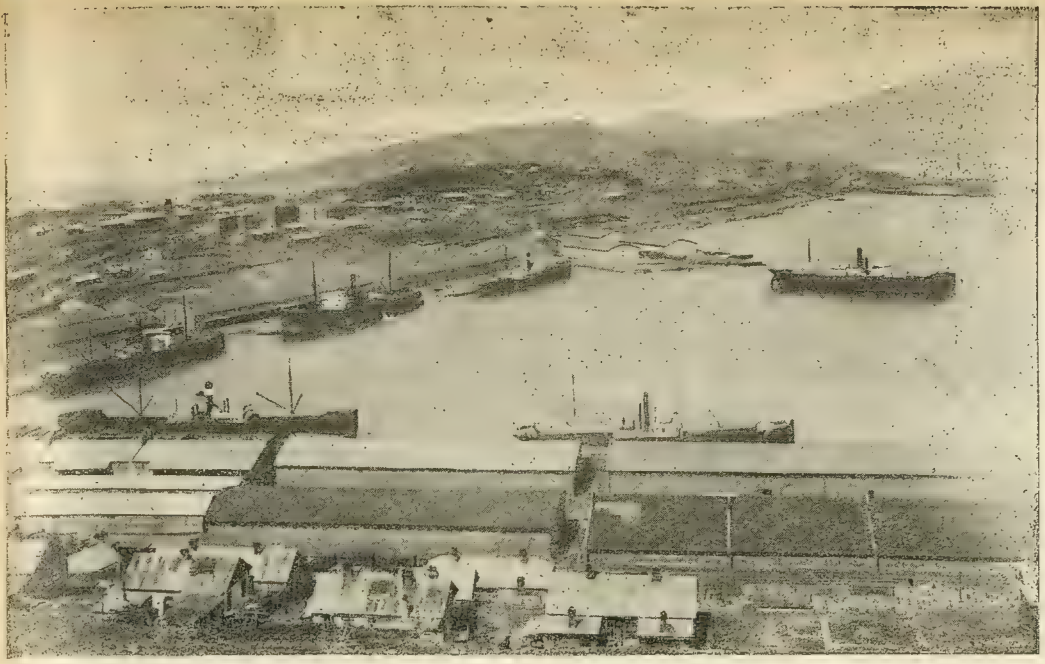
Помимо освобожденныхъ отъ ввозной пошлины на общихъ основаніяхъ иностраннаго риса, хлѣбныхъ грузовъ, муки, золота и серебра въ слиткахъ и монетѣ, печатныхъ изданій—книгъ, газетъ, журналовъ, географическихъ картъ, нѣкоторые другіе категоріи товаровъ не облагались пошлиной при ввозѣ ихъ изъ Россіи на маньчжурскую территорію.

Начиная съ апрѣля 1922 г., всѣ вышеуказанныя льготы, предоставленныя Россіи для сухопутной торговли съ Китаемъ, отмѣнены, и таможенныя ставки исчисляются на общихъ основаніяхъ. Сдѣлано это въ виду послѣдовавшаго постановленія вашингтонской конференціи о введеніи въ Китаѣ дѣйствительно полнаго 5% таможеннаго обложенія внѣшней торговли.

Запрещенъ ввозъ и вывозъ безъ спеціальныхъ разрѣшеній китайскихъ властей оружія, амуниціи и военнаго снаряженія всѣхъ видовъ. Совершенно воспрещенъ ввозъ соли, опія и маковыхъ сѣмянъ. Ввозъ морфія, кокаина, гашиша и др. наркотическихъ средствъ допускается лишь для медицинскихъ и аптекарскихъ надобностей.

Въ случаѣ неурожая, обычно налагается запрещеніе на вывозъ хлѣбныхъ продуктовъ—пшеницы, пшеничной муки, проса, гаоляна, кукурузы и гречихи —послѣдній разъ это имѣло мѣсто въ концѣ 1920 года. Въ нормальное время не чинится никакихъ препятствій экспорту зерновыхъ продуктовъ изъ Сѣверной Маньчжуріи.

Ставки пошлинъ исчисляются въ хайгуанскихъ, иначе говоря—таможенныхъ, лянахъ, содержащихъ номинально 13,9 золотника серебра $\frac{992,3}{1,000}$ пробы. Такъ какъ они въ натурѣ не существуютъ (ни въ монетѣ, ни въ баннотахъ), то уплата пошлинъ производится въ любой валютѣ, по желанію товаровладѣльца, по курсу на ляны, устанавливаемому ежемѣсячно инспекторатомъ морскихъ таможенъ въ соотвѣтствіи съ курсомъ серебра. Русскіе рубли

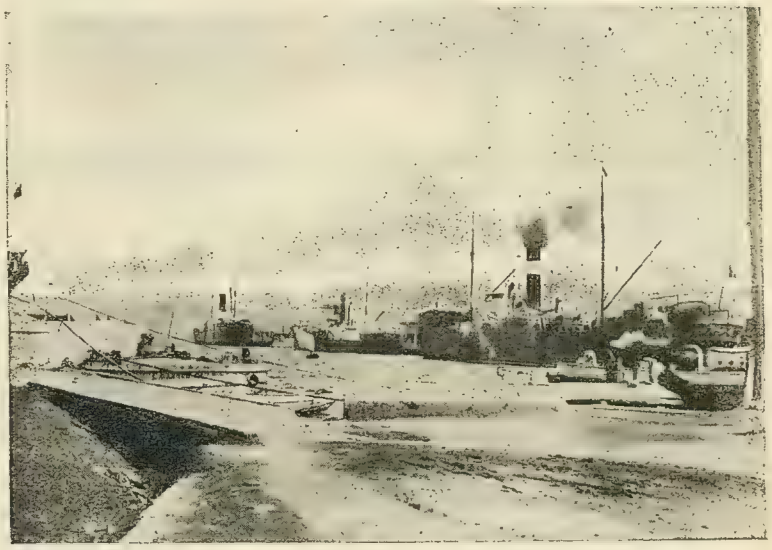


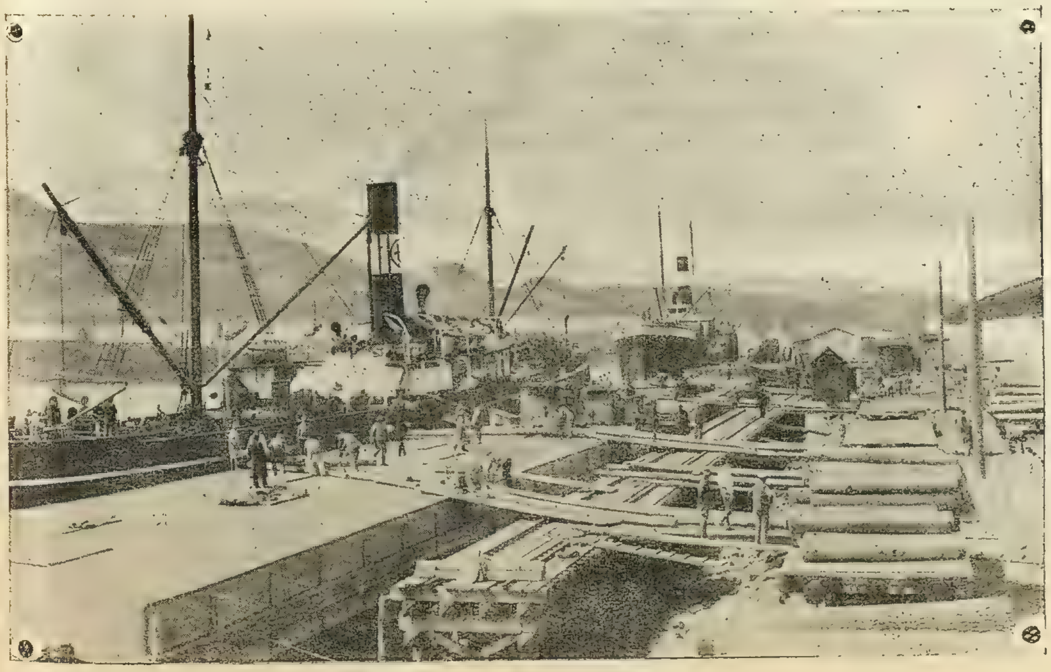
Владивостокъ.
Общій видъ Эгершельда.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).

Эгершельдъ.
Видъ съ берега на 9-й, 10-й и 11-й причалы.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).





Эгершельдъ.
Погрузка осиновыхъ чурокъ на пароходъ.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).

перестали приниматься въ оплату китайскихъ пошлинъ, начиная съ 1918 г. Единицей обложенія для большинства товаровъ является пикуль, содержащій 147,67 фунтовъ, т.-е. 3,69 пуда, или его десятая доля—катти. Мануфактура облагается по кускамъ опредѣленной длины, лѣсные матеріалы—бревна поштучно, а для остальныхъ единицей обложенія является 1,000 поверхностныхъ квадратныхъ футъ, толщиной въ 1 дюймъ.

Послѣ 1913 года товары, ввозимые въ Маньчжурію черезъ городъ Аньдунъ, лежащій на границѣ съ Кореей, по желѣзной дорогѣ, стали также пользоваться скидкой въ $^1/_3$ со ставки нормальнаго таможеннаго тарифа. Однако, эта скидка имѣетъ фактически только значеніе для японскаго импорта, такъ какъ американскіе и англійскіе импортные грузы первоначально адресуются обычно въ Шанхай или Тяньцзинъ и оттуда уже пересылаются въ Маньчжурію по самому дешовому пути—черезъ Дайренъ. Въ Дайренѣ пошлина взимается въ обычномъ размѣрѣ, безъ всякихъ скидокъ.

Скидка въ $^1/_3$ со ставокъ имѣла болѣе всего значенія для экспорта хлѣбныхъ грузовъ изъ Маньчжуріи, создавая нѣкоторое преимущество для вывоза черезъ Эгершельдъ, по сравненію съ дайренскимъ направленіемъ.

Условія экспорта черезъ Владивостокъ.

При нормальныхъ условіяхъ пробѣгъ груза отъ Харбина до Владивостока составляетъ всего около 48 часовъ. Въ настоящее же время неудовлетворительная провозоспособность и политическія условія на Уссурійской жел. дор. увеличиваютъ этотъ срокъ до 60—64 часовъ (включая сюда 12-часовую остановку на ст. Пограничная), а нерѣдко и больше. При отправкѣ товаровъ оплачиваются впередъ провозная плата, дополнительные сборы, сборъ коммерческаго агентства на ст. Пограничная, оказывающаго содѣйствіе при исполненіи таможенныхъ обрядностей, и китайская вывозная таможенная пошлина. Во Владивостокѣ вагоны съ экспортными грузами направляются къ пакгаузамъ Эгершельда. Храненіе на открытомъ воздухѣ въ отношеніи хлѣбныхъ грузовъ не примѣняется.

Пакгаузы на Эгершельдѣ имѣютъ площадь въ 15,978 кв. саж. и могутъ вмѣстить до 15 милл. пудовъ экспортныхъ грузовъ. Грузооборотъ въ нихъ совершается быстро, грузы не залеживаются—за минимальнымъ размѣромъ импорта и пріуроченіемъ экспорта къ моменту прибытія пароходовъ. Грузы отдѣльныхъ отправителей обычно складываются въ одномъ мѣстѣ. Они весьма хорошо охраняются, и случаи хищенія очень рѣдки. Плата за храненіе исчисляется за 52 дня минимумъ, при чемъ неполный срокъ считается за полный. На время храненія грузы страхуются и на нихъ могутъ быть выбраны свидѣтельства на вѣсъ и качество отъ биржевого комитета и агентства Ллойда. Погрузка на пароходы производится артелями грузчиковъ. Экспортеръ, помимо вознагражденія грузчикамъ, оплачиваетъ еще Агентству Кит. Вост. жел. дор. на Эгершельдѣ комиссіонныя и организаціонный сборъ, попудный сборъ въ пользу мѣстныхъ властей, сборъ Владивостокскаго биржевого комитета, сборъ за исполненіе таможенныхъ обрядностей, гербовый и таможенный. За послѣднее время часть этихъ сборовъ подверглась значительному сокращенію. Для характеристики общей стоимости провоза товара до Владивостока можно указать, что для хлѣбныхъ грузовъ она составляетъ отъ 32 до 36% стоимости товара.

Экспортъ черезъ Дайренъ.

Продолжительность перевозки груза въ этомъ направленіи составляетъ около 80 часовъ, считая 15 часовъ на пробѣгъ Харбинъ—Чанчунь, 52 часа отъ Чанчуня до Дайрена и часовъ 12 на перегрузку въ Куаньчендзахъ или Чанчунѣ. Послѣдняя очень хорошо организована, хищеній не наблюдается, а розсыпь хлѣбныхъ грузовъ крайне незначительна. Перегрузка особенно улучшилась послѣ мѣропріятій 1921 года.

По прибытіи груза въ Дайренъ, получатель обязанъ въ теченіе двухъ сутокъ со дня полученія изъ портовой конторы увѣдомленія о прибытіи выкупить его, т.-е., иными словами, оплатить всѣ желѣзнодорожные сборы и фрахтъ, если только таковые не были оплачены при отправкѣ товара. Такимъ образомъ, въ противоположность направленію на Эгершельдъ, при отправкахъ на югъ возможно перенесеніе фрахта и сборовъ на получателя.

Невыкупъ товара въ вышеуказанный срокъ влечетъ за собой штрафъ—12 енъ съ вагона за первыя сутки и по 6 енъ за послѣдующія.

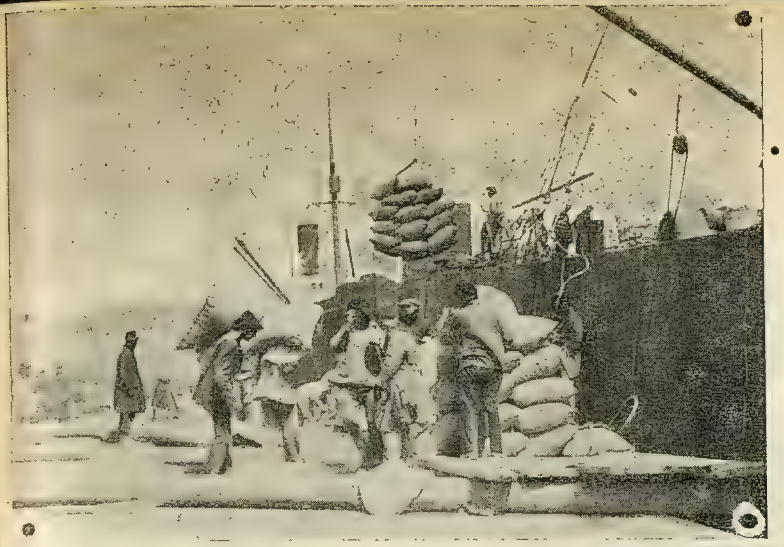
Въ Дайренѣ грузъ направляется на одинъ изъ портовыхъ участковъ для выгрузки либо въ пакгаузы (изъ хлѣбныхъ грузовъ—обезличенные и пшеница), либо на открытомъ мѣстѣ. Пакгаузовъ въ Дайренѣ больше, чѣмъ на Эгершельдѣ,—65, и соотвѣтственно значительнѣе ихъ грузовмѣстимость—свыше 22 милл. пудовъ. На открытыхъ участкахъ можетъ храниться до 19 милл. пудовъ. Послѣдній видъ храненія невыгоденъ для легкопортящихся товаровъ, въ виду частыхъ ливней въ порту. Въ продолженіе первыхъ семи дней храненіе безплатно, затѣмъ взимается сборъ,—для обезличенныхъ грузовъ онъ льготный. Грузы очень хорошо охраняются.

Для погрузки на пароходъ грузы перевозятся въ береговые пакгаузы—къ причалу судовъ. Лишь по оплатѣ китайской вывозной таможенной пошлины возможно погрузить товаръ на пароходъ. Погрузка организована портовымъ управленіемъ.

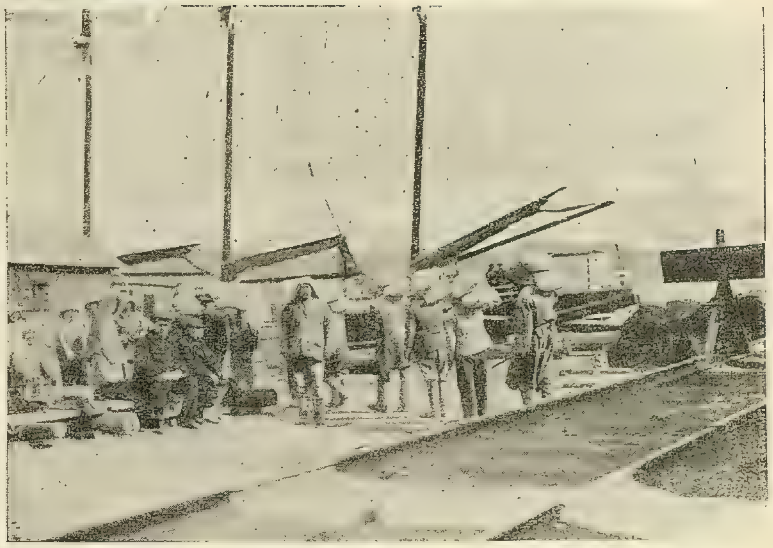
При желаніи экспортеръ можетъ получить отъ портоваго управленія или Британской торговой палаты свидѣтельство о качествѣ товара, а отъ Ллойда—о его вѣсѣ. Общая стоимость всѣхъ расходовъ франко-трюмъ парохода отъ Харбина до Дайрена составляетъ для хлѣбныхъ грузовъ отъ 33 до 39% стоимости товара.

Сравненіе восточнаго и южнаго направленій.

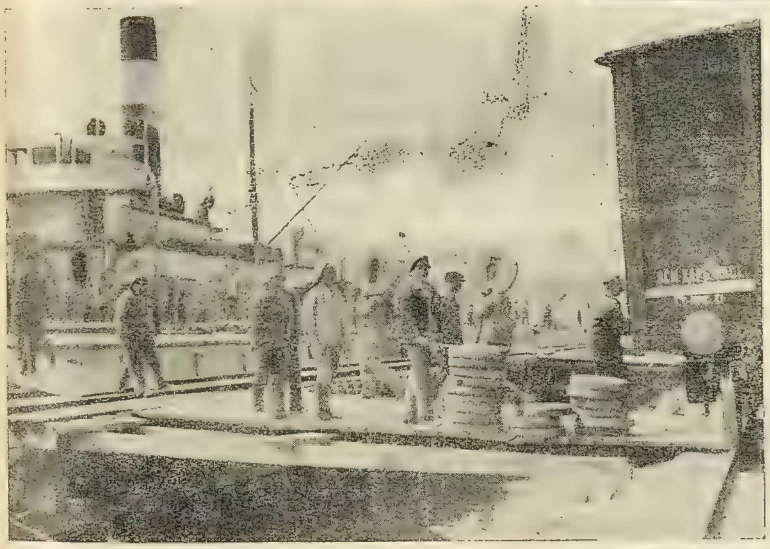
Въ видѣ общаго правила экспортные тарифы на Эгершельдъ дешевле тарифовъ на Дайренъ; то же относится къ дополнительнымъ сборамъ. Зато портовые расходы на Эгершельдѣ, въ частности стоимость погрузки на пароходъ, въ виду высокой оплаты грузчиковъ, очень высоки, хотя въ теченіе 1921 года удалось добиться значительнаго ихъ пониженія. Однако, несмотря на послѣднее обстоятельство, общая стоимость провоза франко-трюмъ на Эгершельдъ для хлѣбныхъ грузовъ обходится все же отъ 2½ до 5 коп. на пудъ дешевле, чѣмъ при отправкѣ на Дайренъ.



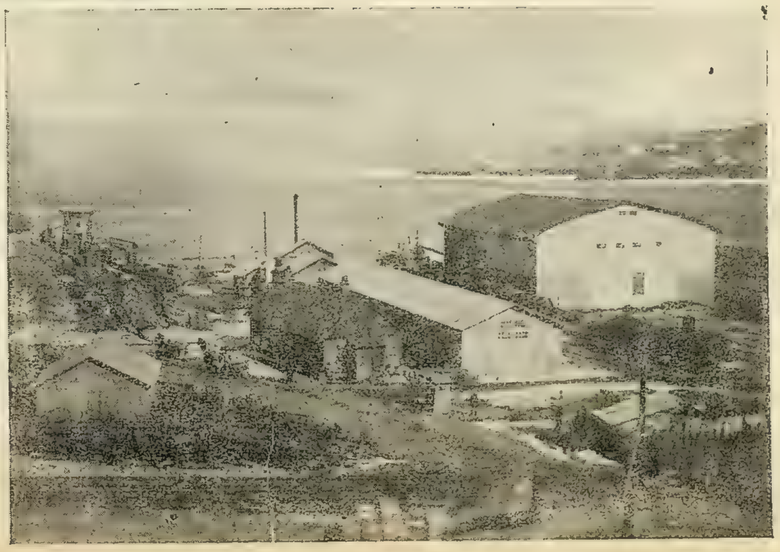
Эгершельдъ.
Укладка мѣшковъ на стропы при погрузкѣ на пароходъ.
(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).



Эгершельдъ.
Погрузка муки на судно.
(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).



Эгершельдъ.
Погрузка жмыховъ изъ вагона на пароходъ.
(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).



Эгершельдъ.
Зданія съ баками для масла.
(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).

Въ отношеніи времени уплаты желѣзнодорожнаго фрахта и таможенной пошлины существуетъ значительная разница въ пользу юга—для Эгершельда они взимаются при отправкѣ товара, впередъ, а для Дайрена—могутъ быть перенесены на получателя.

Восточное направленіе до 1921 года страдало отъ недостаточной организованности портовыхъ приспособленій въ порту Эгершельда. Въ настоящій моментъ введенъ цѣлый рядъ улучшеній техническаго свойства—вагоны-цистерны для перевозки бобоваго масла, портовые баки для его храненія, улучшеніе погрузочныхъ приспособленій и др.

Важнымъ преимуществомъ южнаго направленія для средняго и мелкаго экспортера является возможность, въ виду регулярныхъ пароходныхъ рейсовъ на Дайренъ, всегда быть увѣреннымъ въ скорой морской отправкѣ своего груза. Во Владивостокѣ этой регулярности нѣтъ, и въ портъ приходятъ пароходы, уже заранѣе зафрахтованные крупными экспортерами. Поэтому возможны большіе накладные расходы по храненію товара въ ожиданія тоннажа. Политическая неустойчивость и таможенныя затрудненія—главная причина, почему импортъ почти не идетъ черезъ Эгершельдъ, предпочитая Дайренъ съ его порто-франко.

Одной изъ особенностей южнаго направленія является то, что извѣстное количество грузовъ всегда минуетъ желѣзную дорогу и перевозится гужомъ, зимой, изъ Сѣверной Маньчжуріи къ станціямъ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги.

Съ другой же стороны, изъ Чанчуня на сѣверъ въ качествѣ обратнаго груза гужомъ слѣдуютъ огромныя партіи ввозныхъ товаровъ, преимущественно состоящіе изъ предметовъ широкаго потребленія китайскаго населенія, такъ-называемый «цза-хо»—разный товаръ.

Сравнительное значеніе восточнаго, южнаго и западнаго направленій для ввоза и вывоза грузовъ по Кит. Вост. жел. дор. даетъ нижеслѣдующая таблица въ милліонахъ пудовъ:

Годы.	ВЫВОЗЪ.				ВВОЗЪ.			
	На Уссур. жел. дор.	На Ю.-М. жел. дор.	На Забайк. жел. дор.	ВСЕГО.	На Уссур. жел. дор.	На Ю.-М. жел. дор.	На Забайк. жел. дор.	ВСЕГО.
1917	33,1	20,6	6,2	49,9	3,8	16,7	0,8	21,3
1918	11,2	32,4	6,6	50,2	2,2	11,6	0,7	14,5
1919	12,3	23,2	2,9	38,4	2,7	14,2	0,6	17,5
1920	6,6	49,7	0,6	56,9	0,8	14,7	0,1	15,6
1921	26,2	54,0	1,8	82,0	0,8	19,1	1,5	21,4

Если къ цифрамъ желѣзнодорожнаго вывоза и ввоза прибавить количества гужевыхъ перевозокъ въ южномъ направленіи, составившія для перваго въ 1920 году около 60 милліоновъ пудовъ, а для второго — 30 милліоновъ пудовъ, то станетъ очевиднымъ первенствующее значеніе этого направленія въ дѣлѣ снабженія края предметами ввоза, а равно и экспорта туземныхъ продуктовъ.

Однако, результаты 1921 года показали, что наблюдавшееся сильное сокращеніе экспорта черезъ Владивостокъ — явленіе временное, зависящее отъ политическихъ и иныхъ привходящихъ обстоятельствъ. Въ связи съ мѣропріятіями Кит. Вост. жел. дор. въ названномъ году возродилась экспортная дѣятельность въ восточномъ направленіи. Импорта, правда, это не коснулось, но возможно, что улучшеніе общей обстановки вновь направитъ интересъ европейскихъ и американскихъ фирмъ къ русскому тихоокеанскому порту.

Морская перевозка экспортируемыхъ продуктовъ.

Уже до войны 1914 года положеніе съ морскимъ тоннажемъ, потребнымъ для вывоза на внѣшніе рынки маньчжурскихъ продуктовъ, было таково, что крупные экспортеры, не только зафрахтовывающіе цѣлые пароходы, но даже обладающіе собственными судами (Вассардъ и К°, Мицуй Буссанъ Кайша), производили большинство своихъ отправокъ изъ Владивостокскаго порта. Мелкіе же отправители, хотя и могли пользоваться услугами русскихъ пароходовъ Добровольнаго флота, поддерживавщихъ регулярное сообщеніе съ Европой, но за недостаточностью предоставляемаго имъ тоннажа принуждены были обращаться къ другому ближайшему порту, являющемуся мѣстомъ захода для судовъ пароходныхъ компаній. Такимъ портомъ былъ Дайренъ, въ который, помимо японскихъ и англійскихъ пароходовъ, регулярно заходили и германскіе. Стоимость морского фрахта до войны была одинакова отъ Эгершельда или Дайрена и составляла для хлѣбныхъ грузовъ около 26—35 шиллинговъ за тонну, т.-е. около 20—25 коп. за пудъ.

Обстоятельства сильно измѣнились послѣ начала военныхъ дѣйствій въ 1914 году, захватившихъ и дальневосточныя моря. Послѣ временной полной заминки изъ-за военныхъ событій подъ Циндао, морской транспортъ сталъ ощущать большія затрудненія отъ недостатка судовъ, вызваннаго реквизиціей ихъ для военныхъ надобностей, исчезновеніемъ германскаго флага, потерями отъ подводной войны и проч. Фрахтъ сталъ дорожать съ каждымъ годомъ и достигъ своего максимума уже въ послѣ-военное время въ 1920 году, поднявшись до 150 шиллинговъ за тонну, т.-е. 90 коп. за пудъ. Со второй половины 1920 года какъ вообще съ міровыми цѣнами, такъ и въ отношеніи фрахта наступилъ переломъ. Ставки быстро падали и къ маю 1921 года составляли для хлѣбныхъ грузовъ всего 35 шиллинговъ за тонну, т.-е. около 22 коп. за пудъ. Затѣмъ онѣ опять поднялись и составляли къ концу года 40 шиллинговъ за тонну, т.-е. около 31 коп. за пудъ отъ Дайрена. Ставки отъ Эгершельда на нѣсколько копѣекъ дороже, такъ какъ въ этотъ портъ заходы судовъ совершаются не регулярно. Дайренскій же портъ съ каждымъ годомъ пріобрѣтаетъ большее значеніе, — начиная съ конца 1920 года онъ былъ включенъ такими большими первоклассными компаніями, какъ Осака Шосенъ Кайша, Тойо Кисенъ Кайша, Ниппонъ Юсенъ Кайша и американскими обществами, пользующимися пароходами Шиппингъ Борда, въ число регулярныхъ рейсовъ не только товарныхъ, но и пассажирскихъ (американская линія). Кромѣ указанныхъ компаній, въ Дайренъ регулярно заходятъ пароходы, представляемые англійской фирмой Буттерфильдъ и Свайеръ. Стоимость фрахта до Америки въ 1921 году составляла отъ 4 до 6 американскихъ долларовъ за тонну, т.-е. въ среднемъ около 16 коп. съ пуда.

Въ 1921 году уже не наблюдалось недостатка въ свободномъ тоннажѣ—по имѣющимся свѣдѣніямъ количество бездѣйствующихъ въ разныхъ странахъ пароходовъ составляло около 10.000.000 тоннъ, и колебанія въ расцѣнкахъ морского фрахта въ этомъ году были вызваны забастовкой въ каменноугольной промышленности въ Англіи, или же имѣли свою причину въ періодически увеличивающемся спросѣ на тоннажъ во время экспортнаго сезона.

Страны назначенія экспортныхъ и происхожденія импортныхъ грузовъ.

Главнѣйшими странами, ввозящими маньчжурскіе продукты, являются Японія, ближайшія китайскія территоріи (Южная Маньчжурія, Шанхай), Великобританія, Данія и другія скандинавскія страны, Соединенные Штаты Америки, Нидерландская Индія, сосѣднія русскія области и др. Въ Японію ввозится почти все количество вырабатываемыхъ въ Маньчжуріи жмыховъ, отъ 60 до 75% маньчжурскихъ бобовъ, 25—30% пшеницы, 15—20% бобоваго масла и менѣе значительная доля лѣса и сырья—шерсти, щетины и кожъ. Съ своей стороны, Японія вывозитъ въ Маньчжурію большую часть распространяющейся на рынкѣ мануфактуры, главнымъ образомъ, хлопчатобумажной, писчебумажный, москательный и скобяной товаръ и вообще всякіе дешовые товары, разсчитанные на массовое потребленіе китайскимъ населеніемъ и обнимающіе всю его домашнюю потребность.

Во внѣшней торговлѣ Сѣверной Маньчжуріи Японія занимаетъ безспорно первое мѣсто. Второе принадлежитъ продуктамъ собственно китайской территоріи—промышленному району шанхайскому и Южной Маньчжуріи. Сюда вывозятся бобы на маслобойные заводы, пшеница на мельницы, мука, въ небольшомъ количествѣ жмыхи, бобовое масло, имѣющее большой рынокъ въ Южномъ Китаѣ, лѣсные и строительные матеріалы. Туда же идетъ сырье—щетина и кожи, отчасти для переработки и дальнѣйшей отправки. Въ обмѣнъ Южная Маньчжурія поставляетъ, главнымъ образомъ, фушунскій уголь, соль, сахаръ и др.

Изъ европейскихъ странъ первое мѣсто на рынкѣ занимаетъ Великобританія. Она импортируетъ маньчжурскую пшеницу, бобы, бобовое масло, щетину, конскій волосъ, шерсть, мясные продукты и дичь (черезъ Продуктную Экспортную Компанію). Изъ Англіи же ввозится мануфактура лучшихъ сортовъ, машины и инструменты и всякія промышленныя издѣлія. Скандинавскія страны ввозятъ значительное количество бобовъ; за послѣднее время онѣ стали проявлять интересъ и къ пшеницѣ. Соединенные Штаты Америки по количеству ввоза маньчжурскихъ предметовъ стоятъ далеко не на первомъ мѣстѣ—въ Штаты идутъ, главнымъ образомъ, сырьевые продукты—шерсть, пушнина, кожи, во время войны шло въ большомъ количествѣ бобовое масло. Зато по импорту они занимаютъ одно изъ первыхъ мѣстъ, поставляя машины, металлическія издѣлія, консервы, обувь, мануфактуру, электрическія принадлежности, скобяной товаръ, вина и друг. Нидерландская Индія покупаетъ бобы и жмыхи и вывозитъ, съ своей стороны, сахаръ. Участіе Франціи въ маньчжурской торговлѣ незначительно. Она предъявляла спросъ на пшеницу, бобовое масло и пушнину, а ввозила парфюмерные, галантерейные и мануфактурные товары, вина и консервы. То же самое относится и къ Италіи. Германія послѣ войны мало выступаетъ въ качествѣ покупателя, зато ея товары вновь появились въ большомъ количествѣ въ 1921 году—машины, краски, аптекарскій, писчебумажный товаръ и друг. Торговля съ русскими областями, при условіяхъ послѣдняго времени, оставалась крайне незначительной.

2. Размѣры внутренней торговли.

Единственнымъ достовѣрнымъ источникомъ свѣдѣній, на основаніи которыхъ можно составить представленіе о размѣрахъ и характерѣ внутренней торговли Сѣверной Маньчжуріи, являются данныя транспортной статистики, т.-е. учетъ передвиженія товаровъ по желѣзной дорогѣ, водой и гужомъ. Данныя эти въ отношеніи хлѣба, лѣса и нѣкоторыхъ другихъ продуктовъ мѣстной промышленности съ достаточной полнотой использованы въ предыдущихъ главахъ. Затѣмъ, въ отношеніи перевозокъ всѣхъ вообще грузовъ по всей обслуживаемой желѣзной дорогой территоріи онѣ будутъ разсмотрѣны при описаніи грузооборота дороги и работы станцій. Наконецъ, въ виду того, что для Сѣв. Маньчж. размѣры и характеръ внутренней торговли въ значительной степени опредѣляются размѣрами и характеромъ ея экспорта и импорта, общее представленіе о ея внутреннемъ товарообмѣнѣ дано въ предшествующей главѣ. Поэтому, во избѣжаніе повтореній, мы остановимся здѣсь, главнымъ образомъ, на товарообмѣнѣ Харбина съ Фуцзядянемъ, какъ центра, играющаго исключительно крупную роль въ торговлѣ всей Сѣверной Маньчжуріи и отражающаго всѣ ея характерныя особенности.

Количественное значеніе Харбина, какъ торговаго центра, наглядно рисуется слѣдующей таблицей, въ которой сгруппированы данныя объ общемъ отправленіи и прибытіи частныхъ грузовъ малой скорости по всѣмъ станціямъ Китайской Восточной желѣзной дороги и въ томъ числѣ по Харбинскому узлу. Данныя приведены за рядъ послѣднихъ лѣтъ и захватываютъ и довоенное время.

Годы.	Всего отправлено частныхъ грузовъ малой скорости.				Всего прибыло частныхъ грузовъ малой скорости.				СУММА.			
	Со всей К. В. ж. д.		Въ т. ч. съ Харб. узла.		На всю К. В. ж. д.		Въ т. ч. на Харб. узелъ.		Вся К. В. ж. д.		Въ т. числѣ Харб. узелъ.	
	Милл. пуд.	%%	Милл. пуд.	%%	Милл. пуд.	%%	Милл. пуд.	%%	Милл. пуд.	%%	Милл. пуд.	%%
1913	48,7	100	12,7	26,0	31,3	100	17,8	56,9	80,0	100	30,5	38,1
1914	44,7	—	14,9	33,3	30,9	—	18,0	59,4	75,6	—	32,9	43,5
1915	68,2	—	20,3	29,8	39,6	—	24,6	62,1	107,8	—	44,9	41,7
1916	65,7	—	18,6	28,3	45,0	—	29,3	65,1	110,7	—	47,9	43,3
1917	89,4	—	30,6	34,2	47,9	—	30,6	63,9	137,3	—	61,2	44,6
1919	57,6	—	27,7	48,0	34,9	—	21,5	61,6	92,5	—	49,2	53,2
1920	78,2	—	40,8	52,0	36,2	—	22,5	62,1	114,4	—	63,3	55,3
1921	105,9	—	44,5	42,0	45,3	—	31,5	69,5	151,2	—	76,0	50,2

Въ настоящее время изъ всего отправленія частныхъ грузовъ по Кит. Вост. жел. дорогѣ на долю Харбина приходится отъ 40 до 50% и изъ всего прибытія — отъ 60 до 70%. Въ общемъ, Харбинскій узелъ даетъ дорогѣ болѣе половины всей ея коммерческой грузовой работы (не считая транзита). Если при этомъ принять во вниманіе, что денежная и экономическая цѣнность харбинскихъ грузовъ въ цѣломъ относительно выше (здѣсь, главнымъ образомъ, сосредоточены орудія производства и наиболѣе дорогіе предметы обрабатывающей промышленности), то исключительность экономическаго значенія этой торгово-промышленной столицы Сѣверной Маньчжуріи станетъ совершенно очевидной. Необходимо еще добавить, что и въ отношеніи водныхъ и даже отчасти гужевыхъ перевозокъ Харбинъ играетъ такую же крупную роль.

Это относительное значеніе Харбина претерпѣваетъ замѣтную эволюцію во времени. Въ 1913 г. онъ отправлялъ всего 26% общаго количества отправленія дороги, а въ 1921 г.—уже 42% (въ 1920 г.—даже 52%); получалъ въ 1913 г.—57% всѣхъ прибывавшихъ грузовъ, а въ 1921 г. — около 70%. Такимъ образомъ, его грузооборотъ возрасталъ значительно быстрѣе, чѣмъ грузооборотъ всѣхъ прочихъ станцій въ цѣломъ. Это яснѣе можно усмотрѣть изъ слѣдующаго сопоставленія:

Годы.	Всего отправлено частныхъ грузовъ малой скорости.				Всего прибыло частныхъ грузовъ малой скорости.				СУММА.			
	Съ Харбинск. узла.		Съ проч. ст. К. В. ж. д.		На Харбинск. узелъ.		На проч. ст. К. В. ж. д.		Харбинскій узелъ.		Проч. станц. К. В. ж. д.	
	Милл. пуд.	%%.	Милл. пуд.	%%.	Милл. пуд.	%%.	Милл. пуд.	%%.	Милл. пуд.	%%.	Милл. пуд.	%%.
1913	12,7	100	36,0	100	17,8	100	13,5	100	30,5	100	49,5	10
1921	44,4	350	61,5	171	31,5	177	13,8	102	75,9	249	75,3	152

Въ то время, какъ за послѣднія 8 лѣтъ желѣзнодорожное отправленіе всѣхъ станцій, кромѣ Харбина, увеличилось на 71%, отправленіе Харбина возросло на 250%. Прибытіе его увеличилось на 77% противъ 2% прочихъ станцій. Въ Сѣверной Маньчжуріи происходитъ то же, что всегда и всюду наблюдается при аналогичныхъ условіяхъ экономическаго прогресса: болѣе быстрый ростъ крупныхъ центровъ и концентрація въ нихъ торгово-промышленныхъ силъ.

Строеніе грузооборота Харбина.

Характеръ коммерческаго желѣзнодорожнаго грузооборота Харбина и измѣненія его во времени рисуются слѣдующей таблицей.

Группы и виды товаровъ.	Отправлено частныхъ грузовъ малой скорости.			Прибыло частныхъ грузовъ малой скорости.		
	1913 г.	1921 г.		1913 г.	1921 г.	
	Въ тысяч. пуд.		Въ %% къ 1913 г.	Въ тысяч. пуд.		Въ %% къ 1913 г.
I. Растительные:						
1. Хлѣбные грузы	10.400	41.495	399	2.882	2.253	78
2. Растительное масло	81	302	373	104	15	15
3. Овощи и фрукты	154	163	106	205	285	139
4. Рисъ	29	24	83	223	275	123
5. Чай	9	94	1.011	37	131	354
6. Сахаръ и песокъ	83	155	187	410	658	160
7. Бакалейный товаръ	—	135	—	—	42	—
8. Табачныя издѣлія	58	134	231	128	229	179
9. Спиртъ, водки	187	88	47	174	32	18
10. Квасъ, пиво и т. п.	34	2	6	45	48	107
11. Вина	—	2	—	14	21	150
12. Сѣно	1	—	—	190	811	425
	11.036	42.591	386	4.412	4.800	109
II. Животные:						
13. Мясо, сало	127	87	69	27	78	289
14. Кожи, кость, волосъ, шерсть	61	48	79	28	63	225
15. Яйца	9	4	44	90	10	11
16. Рыба, икра	53	34	68	41	69	169
17. Пушнина, мѣха	4	7	175	—	11	—
18. Свѣчи, мыло	19	54	284	12	—	—
	273	236	86	198	231	117
III. Лѣсные:						
19. Лѣсъ, дрова	56	125	223	1.834	5.146	281
IV. Ископаемые:						
20. Каменный уголь	15	27	180	4.267	7.738	181
21. Камень, глина	6	2	33	239	3.107	1.300
22. Кирпичъ, цементъ, известь	9	27	300	476	2.181	458
23. Металлы и издѣлія	88	174	198	487	1.147	236
24. Машины и земл. орудія	—	80	—	48	177	369
25. Минер. масла, керосинъ	54	18	33	466	300	64
26. Стекло, посуда всякая	30	51	170	111	193	174
27. Соль	344	352	102	2.689	1.688	63
	546	731	134	8.783	16.531	188
V. Ткани, обувь и т. п.:						
28. Мануфактура, вата, пряжа	135	211	156	400	1.105	276
29. Мѣшки	141	298	211	271	893	330
30. Платье, обувь	—	45	—	—	—	—
31. Галантерея	—	73	—	—	—	—
	276	627	—	671	1.998	298
VI. Смѣшанные:						
32. Москат., аптекарскій, парфюмерный	9	35	389	90	107	118
33. Спички	10	25	250	60	35	58
34. Бумага	12	46	383	150	303	202
	31	106	342	300	445	148
VII. Прочіе грузы	495	100	20	1.550	2.327	150
Всего	12.723	44.516	350	17.748	31.478	177

Чтобы нагляднѣе представить строеніе товарнаго грузооборота Харбина и перемѣны, происшедшія съ нимъ за послѣднія 8 лѣтъ, сдѣлаемъ сначала извлеченіе наиболѣе существенныхъ элементовъ вышеприведенной нѣсколько громоздкой таблицы.

Группы товаровъ.	Отправлено частныхъ грузовъ малой скорости.				Прибыло частныхъ грузовъ малой скорости.			
	1913 годъ.		1921 годъ.		1913 годъ.		1921 годъ.	
	Милл. пудовъ.	Въ %% къ общ. итогу.	Милл. пудовъ.	Въ %% къ общ. итогу.	Милл. пудовъ.	Въ %% къ общ. итогу.	Милл. пудовъ.	Въ %% къ общ. итогу.
I. Хлѣбные грузы	10,4	81,9	41,5	93,3	2,9	16,4	2,3	7,3
Остальные продукты растительнаго происхожденія	0,6	4,7	1,1	2,3	1,5	8,5	2,5	7,9
II. Животные	0,3	2,4	0,2	0,5	0,2	1,1	0,2	0,6
III. Лѣсные	0,1	0,8	0,1	0,3	1,8	10,1	5,2	16,5
IV. Ископаемые	0,5	3,9	0,8	1,8	8,8	49,7	16,5	52,4
V. Ткани, обувь и т. п. . . .	0,3	2,4	0,6	1,4	0,7	4,0	2,0	6,4
VI. Смѣшанные	—	—	0,1	0,2	0,3	1,7	0,5	1,6
VII. Прочіе	0,5	3,9	0,1	0,2	1,5	8,5	2,3	7,3
ИТОГО	12,7	100	44,5	100	17,7	100	31,5	100

Въ составѣ отправляемыхъ Харбиномъ по жел. дор. товаровъ замѣтно возросло значеніе хлѣбныхъ грузовъ: въ 1913 г. они составляли 81,9% всего коммерческаго отправленія, а въ 1921 г.—уже 93,3%. Это обстоятельство показываетъ, что ростъ земледѣльческаго производства на территоріи, обслуживаемой Харбинскимъ узломъ, значительно превосходитъ ростъ обрабатывающей промышленности. И, дѣйствительно, изъ всѣхъ массовыхъ грузовъ отправленія—хлѣбные грузы за это время обнаружили максимальный прирость: ихъ отправка увеличилась съ 10.4 до 41.5 милл. пуд., т.-е. на 299%. Изъ остальныхъ товаровъ возросла отправка:

растительнаго масла	съ	81	тыс.	пуд.	до	302	тыс.	пуд.,	т.-е.	на	273%
овощей и фруктовъ	»	154	»	»	»	163	»	»	»	»	6%
сахара и песку	»	83	»	»	»	155	»	»	»	»	87%
табаку и издѣлій	»	58	»	»	»	134	»	»	»	»	131%

свѣчей и мыла	съ 19 тыс. пуд.	до 54 тыс. пуд.,	т.-е. на 184%
металловъ и издѣлій	» 88 » »	» 174 » »	» » 98%
мануфактуры	» 135 » »	» 211 » »	» » 56%
мѣшковъ	» 141 » »	» 298 » »	» » 111%

Нѣкоторые грузы показываютъ даже уменьшеніе отправокъ, но это большей частью объясняется случайными условіями данныхъ двухъ лѣтъ. Въ цѣломъ коммерческое отправленіе увеличилось на 250%, въ частности, хлѣбныхъ грузовъ—на 299% и всѣхъ прочихъ—на 30%. Изъ этого можно было бы заключить, что работа торгово-промышленнаго аппарата Харбина въ цѣломъ не слишкомъ обгоняетъ ростъ потребностей увеличивающагося населенія самого города. Но такой выводъ былъ бы не совсѣмъ вѣрнымъ. За эти годы сильно раздвинулся районъ гужевого вліянія Харбина: въ настоящее время хлѣбъ къ нему ввозится съ гораздо болѣе обширной территоріи, чѣмъ 5—10 лѣтъ назадъ, при чемъ почти всѣ обратныя арбы уходятъ нагруженными въ той или иной мѣрѣ предметами харбинскаго производства или торговли. Сильно возросъ также отпускъ изъ Харбина товаровъ по Сунгари. И, несмотря на это, все же Харбинъ, какъ видимъ, имѣетъ возможность увеличивать и свое желѣзнодорожное отправленіе не хлѣбныхъ грузовъ.

Замѣтныя измѣненія произошли и въ составѣ прибывающихъ въ Харбинъ по желѣзной дорогѣ товаровъ. Сильно сократилось относительное значеніе хлѣбныхъ грузовъ (въ 1913—16,4% всего прибытія, а въ 1921 г.—только 7,3%) и возросла роль лѣса, дровъ, строительныхъ матеріаловъ, металловъ и издѣлій изъ нихъ, мануфактуры, мѣшковъ, бумаги. Какъ видимъ, товарное желѣзнодорожное прибытіе, по сравненію съ отправленіемъ, эволюціонировало въ противоположную сторону: отправленіе въ большой мѣрѣ стало носить сырьевой экспортный характеръ, а среди прибывающихъ грузовъ большее значеніе получили продукты обрабатывающей промышленности и матеріалы для строительства и промышленнаго оборудованія. Экономическое значеніе желѣзнодорожнаго ввоза въ Харбинъ, такимъ образомъ, возросло.

Для подвоза въ Харбинъ товаровъ еще большую, чѣмъ для отправленія изъ него, роль играютъ водный путь по Сунгари и гужъ. Этими путями подвозятся, главнымъ образомъ, хлѣбъ, лѣсъ и дрова и отчасти «цза-хо», то-есть предметы массоваго китайскаго потребленія (ткани, бакалея, керосинъ и т. п.); впрочемъ, послѣднее послѣ пониженія тарифовъ на предметы этой группы (декабрь 1921 г.) пошло преимущественно по желѣзной дорогѣ.

Значеніе водной и гужевой доставки грузовъ въ Харбинъ видно изъ слѣдующаго сопоставленія.

Прибыло въ Харбинъ въ 1921 году милліоновъ пудовъ:

	По Кит. Вост. жел. дор.	Съ Сунгари.	Гужомъ.	Всего.
Хлѣбныхъ грузовъ . . .	2,3	20,4	25,4	48,1
Лѣса и дровъ	5,1	10,0	10,0	25,1

Цза-хо подвозилось гужомъ съ юга; въ зимніе мѣсяцы этотъ подвозъ принималъ весьма значительные размѣры.

Таковы въ общихъ чертахъ размѣры и составъ товарнаго оборота Харбина и Фуцзядяна, поскольку ихъ позволяютъ установить имѣющіяся транспортныя данныя.

Торговый оборотъ.

Что касается опредѣленія размѣра торговыхъ оборотовъ въ денежныхъ единицахъ, то эта задача представляется неизмѣримо болѣе трудной и сложной. Она могла бы быть удовлетворительно разрѣшена, если бы имѣлись точныя данныя о всѣхъ торгово-промышленныхъ предпріятіяхъ и ихъ оборотахъ. Но такихъ данныхъ, къ сожалѣнію, нѣтъ. Даже Харбинскій Городской Совѣтъ при опредѣленіи размѣровъ обложенія пользуется лишь крайне приблизительной глазомѣрной оцѣнкой. Вдобавокъ въ сферу его вліянія не входятъ Модягоу, 8-й участокъ, Фуцзядянь, да и въ самомъ районѣ города далеко не всѣ предпріятія подвергаются городскому обложенію.

Поэтому для рѣшенія поставленной задачи остается лишь другой путь—оцѣнки одного товарнаго оборота, поскольку послѣдній поддается учету при помощи данныхъ о ввозѣ и вывозѣ. Такой способъ изобилуетъ многими методологическими неясностями и техническими затрудненіями. Примѣняя его, совершенно невозможно учесть то весьма значительное наращеніе цѣнности, которое получается при переработкѣ ввезенныхъ продуктовъ мѣстнымъ промышленнымъ и ремесленнымъ аппаратомъ въ фабрикаты высшаго порядка, если послѣдніе будутъ потреблены на мѣстѣ. Этимъ путемъ совершенно не учитываются обороты всѣхъ кредитныхъ учрежденій, комиссіонеровъ, увеселеній, торговцевъ, которые продаютъ купленные ими товары на мѣстѣ же (т.-е. большинства мелочныхъ и базарныхъ лавокъ) и т. п. Самая оцѣнка товаровъ по тѣмъ обобщеннымъ группамъ, по которымъ они учитываются желѣзнодорожной статистикой, можетъ быть сдѣлана лишь крайне грубо и приближенно. Наконецъ, этотъ способъ не можетъ дать по существу прямого учета прибыли мѣстныхъ промышленниковъ и торговцевъ, такъ какъ всѣ товары приходится оцѣнивать по какой-то средней цѣнѣ, хотя они при ввозѣ въ городъ имѣютъ одну цѣну, а при переходѣ ихъ къ потребителю или при вывозѣ, даже при каждой перепродажѣ,—уже другую, обычно болѣе высокую.

Несмотря на всѣ эти дефекты, указанный способъ все же даетъ возможность судить объ относительномъ экономическомъ значеніи отдѣльныхъ отраслей торговли и позволяетъ, хотя бы и очень приблизительно, умозаключать о возможной абсолютной величинѣ ея оборотовъ.

Результаты такой оцѣнки частнаго товарнаго ввоза и вывоза Харбина съ Фуцзядянемъ по главнѣйшимъ группамъ товаровъ и сравненіе съ данными мѣстнаго биржевого комитета о торговыхъ оборотахъ Харбина (безъ Фуцзядяня) за прошлые годы приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

Группы и виды товаровъ.	Торговые обороты Харбина (безъ Фуцзядяня) по даннымъ Харбинскаго Биржевого Комитета.					Оцѣнка внѣшн. тов. оборота Харбина съ Фуцзядянемъ по даннымъ о ввозѣ и вывозѣ товаровъ.		
	1908	1910	1912	1913	1914	1921		
						Ввозъ.	Вывозъ.	умма.
	Милліоны золотыхъ рублей или енъ.							
I. Растительные:								
1. Хлѣбъ, мука	12,0	11,4	22,6	24,1	22,8	48,0	43,0	91,0
2. Растительное масло	0,25	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1	1,2	1,3
3. Овощи и фрукты	—	—	0,4	0,4	0,4	0,6	0,3	0,9
4. Рисъ	—	—	0,175	0,2	0,2	0,9	0,1	1,0
5. Чай	—	—	1,2	1,2	1,2	1,8	1,2	3,0
6. Сахаръ и песокъ	—	0.5	0,73	0,7	0,7	3,3	0,8	4,1
7. Бакалейный товаръ	2,0	2,0	0,6	0,6	0,6	1,3	0,7	2,0
8. Табакъ и издѣлія	1,0	1,2	2,49	2,8	2,5	3,0	1,6	4,6
9. Спиртъ, водки	1,5	2,0	2,04	2,2	1,6	0,5	1,0	1,5
10. Вина	0,8	0,65	0,35	0,3	0,3	0,5	—	0,5
	17,55	18,15	30,985	32,9	30,7	60,0	49,9	109,9
II. Животные:								
11. Скотъ, мясо, сало	2,5	2,0	3,02	2,5	2,0	3,0	—	3.0
12. Кожи, волосъ, шерсть, кость	0,15	0,38	0,4	0,4	0,5	0,5	0,3	0.8
13. Яйца	—	—	0,36	0,5	0,6	0,1	—	0.1
14. Рыба, икра	—	—	0,25	0,25	0,25	0,7	0,4	1,1
15. Свѣчи, мыло	—	—	—	—	—	0,5	0,3	0,8
16. Пушнина, мѣха	—	0,15	1,0	1,6	0,8	2,5	2,0	4,5
	2,65	2.53	5,03	5,25	4,15	7,3	3,0	10,3
III. Лѣсные:								
17. Лѣсъ, дрова	0,45	0,6	0,55	0,6	0,6	5,0	—	5,0
IV. Ископаемые:								
18. Каменный уголь	—	0,2	0,9	1,0	1,0	2,4	0,1	2,5
19. Строительные матеріалы	—	0,1	0,45	0,5	0,5	0,6	0,2	0,8
20. Металлы и издѣлія	1,2	1,2	1,09	1.1	1,1	5,5	0,8	6,3
21. Машины и земледѣльческія орудія	—	—	0,2	0.3	0,3	1,5	0,7	2,2
22. Минеральныя масла и керосинъ	0,23	0,25	1,25	1,25	1,55	1,3	0,1	1,4
23. Стекло и посуда	0,15	0,2	0,6	0,7	0,65	1,0	0,2	1,2
24. Соль	—	—	—	—	—	0,3	0,1	0,4
	1,58	1,95	4,49	4,85	5,1	12,6	2,2	14,8
V. Ткани, обувь и т. п.:								
25. Мануфактура, вата, пряжа	2,5	3,0	5,87	7,5	7,2	20,0	10,0	30,0
26. Мѣшки	—	1,2	1,08	1,1	1,6	3,6	1,2	4,8
27. Платье, обувь	1,0	1,1	0,92	1,2	1,0	3,0	0,5	3,5
28. Галантерея	0,35	0,35	0,4	0,4	0,3	1,5	1,0	2,5
	3,85	5,65	8,27	10,2	10,1	28,1	12,7	40,8
VI. Смѣшанные:								
29. Москательный и аптекарскій товаръ	0,2	0,2	0,53	0,6	0,5	1,5	0,5	2,0
30. Спички	—	—	0,2	0,2	0,2	0.2	0,1	0,3
31. Бумага	0,15	0,2	0,35	0,35	0,35	2,0	0,5	2,5
	0,35	0,4	1,08	1,15	1,05	3,7	1,1	4,8
VII. Прочіе товары	1,57	5,2	3,085	3,05	2,3	3,3	1,1	4,4
ВСЕГО	28.0	34,48	53,505	58,0	54,0	120,0	70,0	190,0

Внѣшній товарный оборотъ Харбина и Фуцзяданя въ 1921 году по приблизительнымъ подсчетамъ—скорѣе преуменьшеннымъ—стоимости ввезенныхъ и вывезенныхъ по желѣзной дорогѣ, водой и гужомъ (внѣ района вліянія Харбина) товаровъ опредѣлился въ 190 милл. зол. руб., изъ которыхъ на ввозъ падаетъ 120 милл. и на вывозъ 70 милл. Разница между этими величинами—50 милл. руб.—выражаетъ потребленіе не одного Харбина, а довольно обширнаго района, который имъ непосредственно снабжается. Эта цѣнность, очевидно, возмѣщается доходами желѣзной дороги, прибылью мѣстной промышленности и торговли, ввозомъ капиталовъ извнѣ и тратой ранѣе накопленныхъ денежныхъ средствъ. Такимъ образомъ, можно думать, что общій оборотъ торгово-промышленнаго аппарата Харбина и Фуцзяданя въ 1921 г. превысилъ 240 милліоновъ золотыхъ рублей.

Первое мѣсто по оборотамъ занимаетъ хлѣбная торговля, дающая около 60% общей суммы. За нею слѣдуетъ мануфактура (около 16%); далѣе идутъ бакалейные товары, затѣмъ группа ископаемыхъ продуктовъ и фабрикатовъ изъ нихъ, и, наконецъ, продукты животнаго происхожденія.

Подобный же подсчетъ стоимости грузооборота 1921 года по всей Кит. Вост. жел. дор. (безъ водныхъ и гужевыхъ перевозокъ) по среднимъ цѣнамъ даетъ такія величины:

Ввезено товаровъ	на 110 милл. зол. руб.
Вывезено товаровъ	» 105 милл. зол. руб.
Итого	215 милл. зол. руб.

Исключивъ отсюда цѣнность желѣзнодорожнаго грузооборота Харбина, получимъ слѣдующія величины стоимости желѣзнодорожныхъ грузовъ всѣхъ прочихъ станцій дороги:

По ввозу въ	45 милл. зол. руб.
» вывозу въ	40 » » »
Итого	85 милл. зол. руб.

Разница въ цѣнности ввоза и вывоза по остальнымъ станціямъ на самомъ дѣлѣ будетъ, повидимому, нѣсколько больше, такъ какъ большинство изъ нихъ—вывозимые продукты отпускаетъ по цѣнамъ болѣе низкимъ, чѣмъ среднія, а платитъ за ввозъ дороже. Разница эта въ дальнѣйшемъ экономическомъ оборотѣ восполняется продуктами труда мѣстнаго не земледѣльческаго населенія.

Нѣсколько болѣе детальная характеристика торгово-промышленнаго значенія Харбина и другихъ крупнѣйшихъ пунктовъ полосы отчужденія дается помѣщенной на оборотѣ таблицей количества торговыхъ и промышленныхъ предпріятій въ 1921 году по главнымъ ихъ категоріямъ, составленной: для Харбина, Маньчжуріи, Хайлара, Бухэду, Цицикара, Ханьдаохэцзы и Пограничной на основаніи свѣдѣній мѣстныхъ самоуправленій, а для прочихъ станцій—по даннымъ Земельнаго Отдѣла Управленія дороги.

	Родъ предпріятій.	Харбинъ.	Маньчжурія.	Хайларъ.	Бухэду.	Цицикаръ.	Ханьдаохэцзы.	Пограничная.	Прочія станціи.	ВСЕГО.	Распредѣленіе предпріят. Харбина по размѣрамъ (кромѣ японскихъ). Крупн. съ облож. свыше 500 руб.	Среднія съ облож. отъ 101 до 500 р.	Мелкія съ обложен. до 100 руб.
1	Банки и ломбарды	15	2	3	—	—	—	—	—	20	5	3	3
2	Мѣняльныя конторы	40	21	—	—	6	—	—	—	67	—	37	—
3	Экспорт.-импортн. трансп.-коммис. к-ры	260	4	10	1	8	—	—	60	343	17	69	105
4	Техническія конторы	23	—	—	—	—	—	—	—	23	2	8	13
5	Мельницы	3	—	—	—	22	—	—	12	37	3	—	—
6	Маслобойные заводы	3	—	—	—	3	—	—	68	74	—	2	1
7	Водочн., пивоваренн. заводы и склады	17	6	4	1	1	5	9	16	59	—	17	—
8	Прочіе фабрики и заводы	41	2	1	—	—	1	3	37	85	2	10	29
9	Оптовая и розничн. торг. зерн. и мукой	51	9	—	4	12	1	28	46	151	23	22	4
10	Кондитерскія и хлѣбопекарни	123	12	4	5	—	3	7	39	193	—	3	111
11	Рестораны, гостиницы, столовыя и пр.	452	59	9	14	19	3	51	272	879	10	37	351
12	Винная и бакалейная торговля	360	195	30	55	19	32	136	666	1.493	7	272	66
13	Мелочная торговля	218	88	10	—	46	2	81	509	954	—	—	218
14	Скотопромышленность	1	—	30	—	12	—	—	4	47	—	—	—
15	Мясная, рыбная и колбасная торговля	149	21	11	17	14	4	12	99	330	—	—	138
16	Торговля смѣшаннаго характера съ крѣпкими напитками	—	60	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—
17	Табачная торговля	37	—	—	—	1	—	—	—	38	—	12	19
18	Мануфакт., обувная и галант. торговля	258	39	30	11	17	3	29	96	483	3	87	107
19	Торговля готовымъ платьемъ	44	46	—	—	1	—	—	—	91	—	9	35
20	Торговля пушниной, сырьемъ, чаемъ, сахаромъ и стекломъ	77	9	—	—	1	—	1	—	88	1	27	45
21	Торг. мяс., дров., угл. и строит. матеріал.	87	12	—	4	—	—	3	—	106	1	27	34
22	Столярныя, мебельныя и малярн. маст.	86	4	—	1	2	1	—	—	94	—	1	77
23	Мастерскія по обработкѣ металла	171	26	—	5	6	1	13	—	222	—	4	159
24	Скобяные товары и инструменты	82	—	—	—	1	—	—	—	83	2	22	33
25	Типографіи, литогр., переплетн. маст.	28	2	—	—	—	—	—	—	30	—	3	23
26	Книжныя и писчебумажн., художественн. и музыкальныя изданія	40	3	—	—	—	—	—	—	43	1	5	18
27	Театры и кинематографы	10	3	1	—	1	—	1	2	18	5	3	2
28	Ювелирныя и часовыя мастерскія	86	9	—	—	3	1	6	—	105	—	10	54
29	Бани и прачечныя	20	13	—	4	2	4	8	19	70	—	—	9
30	Аптеки, аптекарск. и москательн. товары	59	9	3	3	6	1	13	81	175	—	20	22
31	Портняжныя мастерскія	224	26	—	4	2	6	15	—	277	—	—	204
32	Сапожныя мастерскія	126	22	—	5	3	7	11	—	174	—	—	120
33	Склады разныхъ товаровъ	7	14	—	—	2	1	1	122	147	—	—	—
34	Разн. предпріятія, особо непоименованн.	484	46	6	5	6	2	16	302	867	2	21	404
35	Разносчики разн. мелк. товаровъ	303	—	—	—	—	—	—	—	303	—	—	303
	Всего	3997	765	152	139	216	78	444	2450	8.241	84	732	2.705

3. Китайская торговля.

Дѣятельность китайскаго торговаго аппарата въ Сѣверной Маньчжуріи охватываетъ всѣ отрасли торговли товарами, производимыми въ китайскомъ хозяйствѣ, и товарами, потребляемыми китайскимъ населеніемъ.

Наиболѣе ярко китайская торговая дѣятельность представлена въ описанной выше хлѣбной торговлѣ и торговлѣ другими продуктами земледѣлія, въ торговлѣ разными товарами, составляющими предметы массоваго потребленія китайскаго сельскаго и городского населенія («цза-хо»), въ торговлѣ деньгами и комиссіонно-транспортной дѣятельности. Кромѣ того, китайскіе коммерсанты участвуютъ также въ торговлѣ скотомъ и продуктами животноводства, лѣсомъ и издѣліями изъ него и разнообразными товарами, производимыми и потребляемыми европейскимъ населеніемъ.

Торговой дѣятельностью въ Сѣверной Маньчжуріи заняты какъ уже издавна осѣвшіе здѣсь представители торговаго класса, такъ и вновь прибывшіе сюда изъ Внутренняго Китая спеціально для занятія торговымъ промысломъ и сохраняющіе тѣсную связь съ родиной, гдѣ они обычно даже оставляютъ семьи.

Китайцы въ ихъ торговой дѣятельности въ Сѣверной Маньчжуріи поставлены въ весьма благопріятныя условія по сравненію съ торговцами другихъ національностей: только они въ состояніи вплотную подойти къ своему соотечественнику—производителю или потребителю, съ которымъ заключается главная масса сдѣлокъ. Кромѣ того, крайне ограниченный кругъ потребностей даже состоятельнаго китайца сводитъ къ минимуму накладные расходы по торговлѣ и тѣмъ чрезвычайно затрудняетъ, или совершенно устраняетъ конкуренцію торговцевъ иныхъ національностей, обладающихъ гораздо болѣе развитыми потребностями и не могущихъ ограничиться, какъ китайцы, ничтожнымъ процентомъ «заработка» на торговыхъ операціяхъ.

Это обстоятельство имѣетъ особенное значеніе въ мелочной торговлѣ—въ лавкахъ и въ разносъ—пищевыми продуктами, мануфактурой, галантереей и др. —въ этихъ отрасляхъ въ русскихъ городахъ и поселеніяхъ русскіе торговцы, за самыми рѣдкими исключеніями, вытѣснены китайцами.

Успѣшная торговая работа китайскихъ коммерсантовъ, на-ряду съ другими обстоятельствами, обусловливается и чертами китайскаго характера: природная коммерческая смѣтливость, трудолюбіе и упорство въ достиженіи поставленныхъ цѣлей—ставятъ китайскаго коммерсанта на-ряду съ представителями наиболѣе приспособленныхъ къ коммерческой дѣятельности націй земного шара.

Находящаяся въ рукахъ китайскихъ коммерсантовъ торговля «цза-хо» сводится къ ввозу этихъ товаровъ съ юга въ Сѣверную Маньчжурію и распространенію ихъ среди населенія.

Ввозъ «цза-хо» (черезъ Чанчунь) находится въ рукахъ оптовыхъ фирмъ Сѣверной Маньчжуріи, которыя пріобрѣтаютъ товары въ Инкоу и другихъ основныхъ рынкахъ Внутренняго Китая; оптовыя фирмы доставляютъ товары до крупныхъ распредѣлительныхъ пунктовъ Сѣверной Маньчжуріи, изъ которыхъ исключительное значеніе имѣютъ Чанчунь и Харбинъ. Въ этихъ распредѣлительныхъ пунктахъ товаръ нерѣдко разбивается на мелкіе ассортименты, заключающіе подборъ для мелкой торговли разнохарактерныхъ товаровъ.

Отсюда часть товаровъ переотправляется самими оптовиками дальше въ болѣе мелкіе торговые центры, гдѣ эти товары сбываются розничнымъ торговцамъ; часть же изъ нихъ сбывается ими въ Чанчунѣ и Харбинѣ; нерѣдко, прежде чѣмъ попасть въ руки розничнаго торговца, товаръ переходитъ нѣсколько разъ изъ рукъ въ руки, при чемъ эти сдѣлки совершаются какъ въ Чанчунѣ и Харбинѣ, такъ и въ мѣстныхъ распредѣлительныхъ центрахъ.

До весны 1921 г. большая часть ввозимаго въ Сѣверную Маньчжурію «цза-хо» направлялась изъ Чанчуня на сѣверъ гужомъ; послѣ тарифныхъ мѣропріятій 1921 г. и упорядоченія движенія по желѣзной дорогѣ, гужевыя перевозки «цза-хо» (особенно послѣ установленія 15 декабря 1921 г. пониженнаго тарифа на эти грузы) рѣзко пали, за счетъ развитія желѣзнодорожныхъ перевозокъ.

Сдѣлки съ товарами «цза-хо» въ значительной части построены на кредитѣ и носятъ весьма разнообразный характеръ; торговлю «цза-хо» западной и восточной линіи Китайской Восточной жел. дор. и нижней Сунгари финансируетъ, главнымъ образомъ, Фуцзядянь и меньше Чанчунь и друг. центры; вся торговля района южной линіи финансируется Чанчунемъ.

Распредѣлительные мѣстные центры и распредѣлительные тракты для «цза-хо» въ большинствѣ тѣ же, что и центры скупки и пути подвоза хлѣба,—вообще, между торговлей хлѣбной и торговлей «цза-хо» существуетъ тѣсная зависимость и связь; нерѣдко даже та и другая торговля сосредоточена въ рукахъ однѣхъ и тѣхъ же фирмъ.

Помимо распредѣлительныхъ центровъ областного значенія, какъ Харбинъ и Чанчунь, наибольшее значеніе имѣютъ мѣстные распредѣлительные центры: ст. Ямынь, г. Бодунэ, г. Шуанчэнсянь, г. Ачэнсянь, ст. Аньда, г. Хуланчэнъ, г. Суйхуасянь (Бейлинцзы), г. Сансинъ (Иланьсянь), г. Цицикаръ, г. Хейхэ (Сахалянъ), г. Хайларъ и другіе.

4. Транспортно-комиссіонныя конторы.

Наличіе товарообмѣна и сложная система организаціи желѣзныхъ дорогъ и пароходствъ вызвало къ жизни большой транспортно-комиссіонный аппаратъ. Транспортныя конторы, выполняя различныя функціи и обслуживая разныя группы населенія, разнятся между собою, составляя нѣсколько типовъ. Прежде всего, слѣдуетъ различать предпріятія европейскія (и японскія) и китайскія. Послѣднія составляютъ основную массу транспортныхъ конторъ; значеніе ихъ въ торговой жизни Сѣверной Маньчжуріи состоитъ въ томъ, что онѣ заполняютъ собою промежутокъ, неизбѣжно остающійся между иноземцами—агентами дороги и китайцами—кліентами ея; онѣ же выполняютъ функціи несуществующаго прямого сообщенія между дорогами Внутренняго Китая и Китайской Восточной желѣзной дорогою и между крупными центрами Южной Маньчжуріи и Китая и уѣздными городами и торговыми мѣстечками Сѣверной Маньчжуріи. Конторы эти, естественно, усиленно развивали свою работу въ тѣ годы, когда Кит. Вост. ж. д. отказывалась отъ регулярныхъ перевозокъ и когда рядовому отправителю было еще труднѣе получить вагоны, чѣмъ опытному агенту конторы; однако, и съ упорядоченіемъ движенія на Кит. Вост. ж. д. дѣятельность ихъ испытала только незначительное сокращеніе.

Европейскія конторы процвѣтали во время затрудненій желѣзнодорожнаго движенія и, вызванныя къ жизни почти исключительно разстройствомъ транспорта, съ упорядоченіемъ движенія или прекратили свое существованіе, или исполняютъ очень скромныя порученія по выкупу грузовъ и развозкѣ его по городу.

Китайскія конторы работаютъ, главнымъ образомъ, по импорту грузовъ; поэтому онѣ расположены на главныхъ путяхъ, по которымъ идутъ эти товары.

Начало этого пути лежитъ внѣ Сѣверной Маньчжуріи; большая часть грузовъ идетъ изъ Инкоу, часть изъ Аньдуна. Большая часть крупныхъ конторъ имѣетъ въ этихъ городахъ свои отдѣленія, а часто и главныя конторы, и всѣ —своихъ корреспондентовъ.

Слѣдующій пунктъ, гдѣ также сосредоточены отдѣленія конторъ,— Мукденъ. Кромѣ распредѣленія получаемаго груза по провинціи, путемъ гужевого развоза, мукденскія отдѣленія работаютъ по переотправкѣ получаемыхъ по Пекинъ-Мукденской, а также и по Южно-Маньчжурской ж. д. товаровъ въ Сѣверную Маньчжурію, въ прямомъ К.-В.-Ю.-М. сообщеніи.

До послѣдняго времени большая часть импорта, предназначенная для китайскаго населенія Сѣверной Маньчжуріи, направлялась въ Чанчунь и здѣсь уже распредѣлялась по Гиринской и Хэйлунцзянской провинціямъ. Вызывалось это въ годы европейской войны затрудненностью желѣзнодорожнаго транспорта и усиленнымъ, благодаря этому, развитіемъ гужа. Неизвѣстность, можно ли будетъ везти грузъ по желѣзной дорогѣ, и будетъ ли эта перевозка выгоднѣе гужевой, заставила транспортныя конторы возить по желѣзной дорогѣ грузъ только до Чанчуня, а здѣсь уже выбирать наиболѣе дешовый и удобный путь.

Изъ общаго количества груза, проходящаго черезъ конторы Чанчуня, 50% поступаетъ изъ Инкоу, 40% — изъ Мукдена и 10% — изъ Внутренняго Китая.

Основной капиталъ предпріятій, работающихъ въ Чанчунѣ, колеблется отъ 5.000 долларовъ до 500.000 долларовъ, большая часть имѣетъ 20—30 тыс. долларовъ. Конторы пропускаютъ отъ 140 до 200 тысячъ пудовъ въ годъ каждая; комиссіонная плата въ пользу конторы взыскивается не съ пуда, а съ мѣста, въ среднемъ по 1 доллару за мѣсто.

Чанчунскія транспортныя конторы работаютъ сами исключительно съ желѣзной дорогой. Гужевыя отправки онѣ производятъ посредствомъ да-че-дяней —постоялыхъ дворовъ. Эти послѣднія принимаютъ къ перевозкѣ грузъ и сдаютъ его извѣстнымъ имъ возчикамъ, отвѣчая за цѣлость груза передъ конторой. Такая организація удобна для конторъ потому, что избавляетъ ихъ отъ необходимости вести дѣло съ каждымъ отдѣльнымъ возчикомъ, имъ неизвѣстнымъ, и даетъ гарантію отвѣтственности. Такихъ да-че-дяней въ Чанчунѣ около 20.

Несмотря на значительный ростъ импорта въ Сѣверную Маньчжурію, работа чанчунскихъ конторъ мало развивается, а за послѣдній годъ даже сократилась. Это объясняется увеличеніемъ прямыхъ отправокъ на Харбинъ и уменьшеніемъ гужевыхъ перевозокъ.

Операціи по перевалкѣ грузовъ на Сунгари, снабженію уѣздныхъ центровъ и пунктовъ, расположенныхъ у линіи Кит. Вост. ж. д., производится въ Харбинѣ. Здѣсь работа транспортныхъ конторъ развивается успѣшно, чему способствуетъ и широкая разбросанность города, перевозки въ предѣлахъ котораго также выполняются транспортными конторами.

Транспортныя конторы сосредоточены на 8 участкѣ, въ Фуцзядянѣ и—рѣже—въ гор. Харбинѣ.

Харбинскія конторы занимаются операціями различныхъ видовъ. Большинство китайскихъ фирмъ занимается только транспортомъ по импорту; черезъ нихъ проходятъ закупки торговцевъ изъ Бейлинцзы, Хуланчена и всего района нижней Сунгари. Продавцы въ Инкоу и Мукденѣ сдаютъ товаръ въ транспортную контору съ порученіемъ доставить его до покупателя; контора отправляетъ его въ адресъ своего отдѣленія въ Мукденѣ, Чанчунѣ или Харбинѣ, куда по тарифнымъ условіямъ это выгоднѣе, а это послѣднее получаетъ грузъ, выкупаетъ его, отправляетъ по Сунгари на пароходахъ и джонкахъ или на арбахъ черезъ да-че-дяни,—словомъ, доставляетъ мѣстному торговцу. Въ этой операціи главную роль играютъ услуги транспортныя, а кредитъ—въ видѣ выкупа товара съ желѣзной дороги за свой счетъ—ограничивается весьма узкими рамками и имѣетъ второстепенное значеніе. Большого кредита не позволяютъ оказывать незначительные основные капиталы транспортныхъ предпріятій: 20—30 тысячъ долларовъ—обычный размѣръ такого капитала.

Работа по экспорту нѣсколько усложняется, но она еще меньше связана съ кредитомъ со стороны транспортеровъ. Дубликатъ на хлѣбъ, отправленный черезъ нихъ, поступаетъ въ распоряженіе отдѣленія въ Чанчунѣ или Дайренѣ не только для выполненія хлопотъ, связанныхъ съ полученіемъ груза, но и для продажи дубликата или для залога ихъ въ банкѣ. Часть транспортныхъ конторъ одновременно является и компрадорами, безъ услугъ которыхъ нельзя пользоваться банковскимъ кредитомъ.

Въ этой отрасли съ транспортными конторами сближаются крупныя хлѣбныя фирмы, имѣющія отдѣленія или корреспондентовъ на экспортныхъ путяхъ.

Среди транспортныхъ конторъ особо стоятъ нѣсколько предпріятій, развивающихъ преимущественно другую сторону дѣятельности—комиссіонную. Они обычно спеціализируются по какой-либо одной отрасли—есть предпріятія, занимающіяся транспортомъ и продажей только фруктовъ и овощей, гончарной посуды, соды, сѣна, древеснаго угля.

Товары эти поступаютъ на склады конторъ и здѣсь распродаются; контора взыскиваетъ въ свою пользу % какъ съ продавца, такъ и съ покупателя, при чемъ размѣры комиссіоннаго вознагражденія колеблются въ зависимости отъ рода товаровъ. За продажу фруктовъ установлена наибольшая комиссія: съ продавца взимается 7% и съ покупателя—3%; при продажѣ другихъ грузовъ она колеблется отъ 2 до 4% стоимости.

Выдача ссудъ комиссіонными конторами почти совершенно отсутствуетъ, а если и встрѣчается, то выдается не болѣе 40% стоимости товара.

На болѣе крупныхъ линейныхъ станціяхъ Кит. Вост. ж. д. транспортныя конторы также ведутъ свои операціи. Такъ, на ст. Маньчжурія въ 1918—19 гг. число транспортныхъ конторъ доходило до 18. Въ это время сообщеніе Кит. Вост. желѣзной дороги съ Россійскими дорогами то существовало, то прекращалось, прямая отправка товаровъ изъ Харбина въ Сибирь была очень затруднительна и мало надежна. Этому обстоятельству и обязаны были транспортныя конторы своимъ процвѣтаніемъ. Съ закрытіемъ границы въ 1920 году транспортныя предпріятія совершенно прекратили свою работу; въ 1921 году, въ связи съ возобновленіемъ товарообмѣна съ Забайкальемъ, часть конторъ возобновила свою дѣятельность.

Транспортныя конторы Цицикара обслуживаютъ гужевой трактъ на Сахалянъ—Благовѣщенскъ, по которому послѣдніе годы (1919—21) было оживленное грузовое движеніе.

Кромѣ того, на нѣкоторыхъ другихъ станціяхъ западной линіи К. В. ж. д. (Аньда, Маньгоу и др.) также имѣются транспортныя конторы, которыя заняты полученіемъ товаровъ со станцій и дальнѣйшей переоправкой ихъ на арбахъ въ селенія окрестныхъ уѣздовъ.

На восточной линіи транспортныя конторы имѣются на станціяхъ: Ашихэ, Имяньпо, Хайлинъ, Муданьцзянъ, Мулинь, Мацяохэ и Пограничная; характеръ работы ихъ тотъ же, что и на западной линіи.

На станціяхъ южной линіи транспортныя конторы работаютъ на станціяхъ: Шуанченпу, Цайцзягоу, Санчахэ, Таолайчжао, Лаошаогоу и Яомынь—обслуживая сообщеніе между уѣздными центрами, станціями и Чанчунемъ.

Особо интенсивную дѣятельность на южной линіи за двѣ послѣднія кампаніи (1920—21 и 1921—22 гг.) развиваютъ японскія комиссіонно-транспортныя конторы, изъ которыхъ на первомъ мѣстѣ стоитъ контора Ямагучи, или—какъ ее называютъ китайцы—Шанъ-коу-гунъ-сы; эти конторы работаютъ какъ по экспорту хлѣба и нѣкоторыхъ другихъ товаровъ, такъ и по импорту. Дѣятельность ихъ выражается не только въ операціяхъ транспортныхъ, но и комиссіонно-ссудныхъ, которыя оказываются возможными благодаря тѣсной связи этихъ конторъ съ японскимъ банковскимъ аппаратомъ. Эти же фирмы занимаются хлѣбной торговлей за свой счетъ.

Японскія транспортныя конторы принимаютъ на себя какъ доставку хлѣбныхъ грузовъ отъ станцій Кит. Вост. ж. д. и расположенныхъ въ районѣ южной линіи уѣздныхъ торговыхъ пунктовъ иногда до Чанчуня, а, главнымъ образомъ, до Дайрена, такъ и залогъ грузовъ въ банкахъ и продажу хлѣба въ пунктахъ назначенія.

Помимо удобствъ доставки грузовъ при помощи этихъ конторъ въ отношеніи дешевизны, доступности кредита и избавленія грузохозяина отъ многихъ формальностей, преимущество такихъ перевозокъ заключается въ томъ, что грузы слѣдуютъ подъ японскимъ флагомъ и тѣмъ ограждаются отъ поборовъ и задержекъ въ пути. Эти обстоятельства широко привлекаютъ грузоотправителей къ японскимъ транспортнымъ конторамъ. Одной конторой Ямагучи (Шанкоугунсы) въ зимнюю кампанію 1921—22 гг. перевезено на югъ около 1 милл. пудовъ хлѣба; кромѣ того, ею же вывезено на сѣверъ — въ Харбинъ—значительное количество грузовъ «цза-хо».

«Шанкоугунсы» имѣетъ отдѣленія въ Чанчунѣ, Харбинѣ, Шуанченпу, Санчахэ, Таолайчжао, Яомынѣ, Юйшусянѣ, Учансянѣ, Аченсянѣ и другихъ пунктахъ.

За послѣднее время и европейскія фирмы проявили интересъ къ транспортной работѣ. Въ 1922 г. открыло дѣйствіе русское предпріятіе «Восточное Русско-Китайское Товарищество». Агенты американскихъ транспортныхъ конторъ знакомились съ условіями работы транспортныхъ конторъ, обсуждая вопросъ о возможности открытія своихъ отдѣленій въ Сѣверной Маньчжуріи.

5. Объединенія торговаго класса.

Основными объединеніями торговаго класса въ Сѣверной Маньчжуріи являются биржевыя и коммерческія общества.

Биржевыя общества (ихъ два: въ Харбинѣ и на ст. Маньчжурія) объединяютъ русскихъ коммерсантовъ, хотя въ составѣ ихъ есть и китайцы, и иностранцы; китайскіе купцы каждаго торговаго центра входятъ въ составъ мѣстнаго китайскаго коммерческаго общества.

Харбинская Биржа открыла дѣйствія въ маѣ 1907 года, Маньчжурская—въ началѣ 1921 года.

Харбинское биржевое объединеніе играло все время видную роль въ торговой жизни края. Особенныя условія, въ которыхъ протекала русская торговая дѣятельность въ Сѣв. Маньчж. во многихъ случаяхъ дѣлали необходимыми выступленія мѣстнаго торговаго класса съ тѣми или иными проектами мѣропріятій, заявленіями, возраженіями и т. д., направленными на улучшеніе здѣсь торговой жизни. Голосъ объединеннаго русскаго купечества Сѣверной Маньчжуріи съ большимъ вниманіемъ выслушивался какъ администраціей желѣзной дороги, такъ и центральнымъ Правительствомъ.

Въ общемъ, дѣятельность харбинскаго биржевого объединенія была построена по типу такихъ же объединеній внутри Россіи.

Помимо составляющихъ основу дѣятельности биржи сдѣлокъ съ товарами и маклерской дѣятельности, биржа—въ лицѣ ея арбитражной комиссіи—обслуживаетъ разрѣшеніе торговыхъ споровъ между коммерсантами, а въ котировочной комиссіи даетъ еженедѣльныя авторитетныя котировки товаровъ, обращающихся на мѣстномъ рынкѣ. Видное значеніе имѣетъ справочная дѣятельность биржи: сообщеніе обращающимся коммерсантамъ свѣдѣній о цѣнахъ на товары, рыночной обстановкѣ, желѣзнодорожныхъ тарифахъ и водныхъ фрахтахъ, таможенномъ обложеніи и т. п.; биржевой же комитетъ сообщаетъ свѣдѣнія о кредитоспособности фирмъ, принимаетъ участіе въ торговой экспертизѣ и т. д. Издававшіеся биржевымъ комитетомъ за рядъ лѣтъ отчеты о своей дѣятельности содержатъ богатый матеріалъ для характеристики торговой жизни края.

Начиная съ 1920 года, роль биржевого комитета стала еще болѣе отвѣтственной: для китайской администраціи биржевой комитетъ явился единственнымъ авторитетнымъ органомъ, объединяющимъ русскую торговлю и промышленность.

Несмотря на то, что биржевой комитетъ обслуживаетъ нужды всѣхъ торгово-промышленныхъ предпріятій Харбина, въ составъ биржевого общества формально вошло (и уплачиваетъ членскіе взносы) незначительное, сравнительно, число фирмъ. Необходимость объединенія торгово-промышленнаго класса далеко еще не проникла въ умы русскихъ коммерсантовъ.

Иностранные коммерсанты (японцы, американцы и др.) группируются около своихъ консульскихъ учрежденій. Японскими коммерсантами организованы два вліятельныхъ объединенія: Японская Торговая Палата и Союзъ японскихъ экспортеровъ.

Объединенія китайскихъ коммерсантовъ рѣзко отличаются отъ подобныхъ же русскихъ организацій. Китайскіе торговцы и промышленники каждаго уѣзднаго города и другихъ торговыхъ центровъ образуютъ мѣстное китайское коммерческое общество, участіе въ которомъ обязательно для каждаго лица (или фирмы), занимающагося торговлей въ видѣ промысла.

Всѣ члены общества дѣлятся на три разряда, сообразно размѣрамъ капитала; права и обязанности членовъ каждаго разряда различны. Повсюду характеръ организаціи и дѣятельности коммерческихъ обществъ одинаковъ; лишь въ зависимости отъ инціативы руководителей общества и особенностей торговли разныхъ пунктовъ различается степень широты и активности дѣятельности обществъ. Играющее важную роль въ торговлѣ (хлѣбной и товарами «цза-хо») и являющееся типичнымъ общество на ст. Аньда, напр., работаетъ на слѣдующихъ основаніяхъ.

Въ общество входитъ около 200 торговыхъ фирмъ и промышленныхъ предпріятій, работающихъ въ самыхъ различныхъ отрасляхъ. Обложеніе въ пользу коммерческаго общества разверстывается такимъ образомъ, что всѣ разряды платятъ приблизительно одинаковую сумму обложенія, которое ложится на фирму 1-го разряда въ суммѣ около 500 долларовъ, 2-го разряда —около 250 долларовъ и 3-го разряда—около 100 долларовъ въ годъ.

Завѣдываніе дѣлами коммерческаго общества сосредоточено въ совѣтѣ общества, избираемомъ срокомъ на одинъ годъ въ количествѣ 25 человѣкъ, изъ которыхъ $^2/_3$ состава избираются 1-мъ разрядомъ и $^1/_3$—2-мъ разрядомъ; фирмы 3-го разряда не посылаютъ своихъ представителей въ совѣтъ. Совѣтомъ руководитъ предсѣдатель общества, избираемый изъ числа представителей фирмъ 1-го разряда и утверждаемый въ своемъ званіи Министерствомъ Земледѣлія и Торговли. Должностныя лица общества, кромѣ предсѣдателя, состоятъ изъ помощника предсѣдателя, шести ревизоровъ, секретаря и переводчика русскаго языка.

Уставъ коммерческаго общества утверждается Министерствомъ Земледѣлія и Торговли; въ дѣятельности своей коммерческое общество, кромѣ нормъ писаннаго права, широко руководствуется нормами обычнаго права.

По уставу общество имѣетъ своей цѣлью «объединеніе членовъ, поощреніе обмѣна мыслей, расширеніе торговли и промышленности, поддержку общихъ интересовъ торговаго класса и изысканіе мѣръ къ развитію торговыхъ дѣлъ».

Дѣятельность какъ описываемаго, такъ и другихъ коммерческихъ обществъ весьма многообразна: коммерческія общества являются не только классовыми объединеніями торговцевъ, но и несутъ многія функціи государственныхъ установленій.

На обязанности коммерческихъ обществъ лежитъ регистрація торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, участіе въ разверсткѣ нѣкоторыхъ видовъ налоговъ, поступающихъ въ распоряженіе правительственныхъ властей, и содѣйствіе по ихъ взысканію, посредничество по разверсткѣ отбыванія нѣкоторыхъ натуральныхъ и денежныхъ повинностей, разбирательство по торговымъ дѣламъ между фирмами, свидѣтельствованіе совершаемыхъ сдѣлокъ и разнообразныхъ документовъ, сообщеніе правительственнымъ учрежденіямъ различныхъ свѣдѣній о состояніи хозяйственной жизни района, веденіе въ нѣкоторыхъ случаяхъ въ правительственныхъ учрежденіяхъ дѣлъ членовъ общества, урегулированіе отношеній между владѣльцами фирмъ и служащими, регулированіе торговой дѣятельности фирмъ, установленіе въ необходимыхъ случаяхъ таксъ и многое другое.

Коммерческія общества являются, такимъ образомъ, учрежденіями съ очень широкой—обязательной для торговцевъ компетенціей и пользуются, что необходимо особенно отмѣтить, весьма большимъ авторитетомъ не только для торговцевъ, но для органовъ власти, которая очень считается съ мнѣніемъ и настроеніемъ коммерческихъ обществъ.

Особенно важное значеніе среди функцій коммерческихъ обществъ имѣетъ разбирательство торговыхъ споровъ между коммерсантами, осуществляемое въ порядкѣ третейскаго суда и охватывающее главную массу торговыхъ споровъ, такъ какъ коммерсанты, вообще, избѣгаютъ обращаться въ правительственный судъ.

Неся самые разнообразные—порою весьма значительные—расходы, коммерческія общества весьма широко прибѣгаютъ къ установленію въ свою пользу обложенія, въ большинствѣ случаевъ носящаго опредѣленное цѣлевое назначеніе.

Дѣятельность многочисленныхъ коммерческихъ обществъ Сѣверной Маньчжуріи носитъ координированный характеръ: дѣятельность всѣхъ уѣздныхъ коммерческихъ обществъ направляется коммерческимъ обществомъ главнаго города провинціи, черезъ которое они и сносятся съ Пекиномъ.

Китайское коммерческое общество въ Харбинѣ имѣетъ право непосредственнаго сношенія съ Пекиномъ; дѣятельность этого общества, объединяющаго торговцевъ, работающихъ въ предѣлахъ русскаго Харбина, имѣла ранѣе важное значеніе; начиная съ 1920 года преимущества китайской торговли на территоріи полосы отчужденія отпали, и общество это утрачиваетъ свое былое значеніе.

Кромѣ сношенія съ Пекиномъ, коммерческія общества Сѣверной Маньчжуріи поддерживаютъ связь съ торговыми объединеніями собственнаго Китая: Шанхая, Тяньцзина и др.

На-ряду съ коммерческими обществами, объединяющими фирмы всѣхъ родовъ, въ крупныхъ центрахъ имѣются объединенія фирмъ по спеціальностямъ; таковы въ Фуцзядянѣ: общество хлѣбопромышленниковъ, общество владѣльцевъ маслобойныхъ заводовъ и др.

Имѣющіяся въ Сѣверной Маньчжуріи китайскія биржи (Фуцзядянь—хлѣбная и валютная, Шуанченпу, закрывшаяся биржа на ст. Аньда) представляютъ акціонерныя предпріятія, преслѣдующія частные интересы акціонеровъ и не имѣютъ значенія объединеній торговаго класса.

6. Торговый оборотъ и правовая обстановка.

До 1920 года правовая защита торговаго оборота въ Сѣверной Маньчжуріи осуществлялась въ судахъ разныхъ типовъ: въ общихъ китайскихъ судебныхъ установленіяхъ, въ русскомъ окружномъ судѣ, въ смѣшанномъ русско-китайскомъ и, наконецъ, въ консульскомъ судѣ. Китайскій судъ разсматривалъ дѣла между китайцами, русскій окружный судъ—между русскими, смѣшанный русско-китайскій судъ—между русскими и китайцами (безразлично, кто являлся истцомъ и отвѣтчикомъ) и консульскій судъ—между русскими и иностранцами и между иностранцами (кромѣ китайцевъ).

Китайскій судъ судилъ на основаніи китайскихъ законоположеній и распоряженій и практики, русскій—примѣнялъ въ полной мѣрѣ нормы русскаго матеріальнаго и процессуальнаго права, консульскій судъ—при разсмотрѣніи дѣлъ русскихъ опирался на консульскій уставъ и, вообще, на нормы русскаго права, а при разсмотрѣніи дѣлъ иностранныхъ—на нормы соотвѣтствующаго національнаго права; въ смѣшанномъ судѣ, состоявшемъ изъ двухъ судей—русскаго и китайца, точно такъ же играли важную роль русскія правовыя нормы.

Въ 1920 году русскій окружный—смѣшанный и русскій консульскій суды прекратили существованіе, и на русскихъ гражданъ была распространена компетенція китайскихъ судебныхъ установленій.

Для выполненія судебныхъ функцій въ полосѣ отчужденія Кит. Вост. жел. дор. въ 1920 г. открыли дѣйствія Судебная Палата и Окружный Судъ «Особаго района Восточныхъ Провинцій», дѣйствующіе по настоящее время.

Въ первое время послѣ того, какъ дѣла русскихъ перешли къ китайскому суду, китайскія нормы матеріальнаго права и судебные порядки оказались слишкомъ далекими отъ развитаго европейскаго гражданскаго и, въ частности, торговаго быта и привычныхъ нормъ права; однако, постепенно положеніе нѣсколько улучшилось, и въ настоящее время нормы европейскаго и, въ частности, русскаго права примѣняются въ китайскихъ судахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда онѣ не вступаютъ въ коллизію съ китайскими юридическими нормами.

Возможность примѣненія кормъ русскаго права облегчается тѣмъ, что Китай не имѣетъ систематизированныхъ нормъ гражданскаго и торговаго права, а дѣйствующія отдѣльныя законоположенія слишкомъ недостаточны для того, чтобы охватить всю совокупность правоотношеній при сложномъ гражданскомъ и, въ частности, торговомъ оборотѣ страны.

Тѣмъ не менѣе, положеніе торговыхъ предпріятій даже въ области частноправовыхъ отношеній должно быть признано неустойчивымъ, особенно въ виду сложности политической обстановки.

Имѣвшее мѣсто въ прежніе годы стремленіе китайцевъ вкладывать средства въ предпріятія общія съ русскими коммерсантами теперь смѣнилось появленіемъ новыхъ фирмъ съ русскими капиталами и иностранными флагами.

Обращеніе китайцевъ по торговымъ дѣламъ въ судъ встрѣчается сравнительно рѣдко: они предпочитаютъ третейское разбирательство.

Третейское разбирательство предусмотрѣно китайскими законами; оно осуществляется при коммерческихъ обществахъ судьями, избираемыми изъ среды коммерческаго общества. Рѣшенія третейскаго суда пользуются весьма большимъ авторитетомъ въ глазахъ правительственнаго суда, если ему приходится выносить рѣшеніе по дѣлу, ранѣе бывшему на разсмотрѣніи третейскаго суда.

Событія 1920 г. давали основаніе ожидать широкаго развитія арбитражнаго разбирательства (при биржевомъ комитетѣ) среди русскихъ коммерсантовъ; однако, такое разбирательство широкаго распространенія не получило, главнымъ образомъ по причинѣ отсутствія корпоративной сплоченности русскаго коммерческаго класса.

На-ряду съ китайскимъ судомъ нынѣ широко дѣйствуютъ разсматривающіе дѣла иностранцевъ консульскіе суды, къ которымъ отошли и дѣла принявшихъ иностранный флагъ русскихъ фирмъ.

◆

XVIII.

ДЕНЕЖНОЕ ОБРАЩЕНІЕ

ВЪ СѢВЕРНОЙ МАНЬЧЖУРІИ.

---

1. Изъ исторіи денежнаго обращенія.

Денежнаго обращенія, присущаго исключительно Сѣверной Маньчжуріи, нѣтъ. Ея денежное обращеніе —это собственно денежное обращеніе Китая только въ меньшемъ масштабѣ. По мѣрѣ заселенія и экономическаго развитія края, въ него вливались и тѣ орудія обмѣна, которыя обслуживали народное хозяйство Китая.

Въ процессѣ этой экономической эволюціи въ мѣстномъ хозяйствѣ въ качествѣ орудій обмѣна появились два металла: серебро и мѣдь.

Серебро стало обращаться въ монетахъ—слиткахъ различнаго размѣра и вѣса, называемыхъ «юань-бао» (ямбовое серебро), а мѣдь—въ видѣ чеканной изъ желтой мѣди монеты, называемой «чохъ». Ни «чохи», ни слитки серебра «юань-бао» не представляли собой расчетныхъ денежныхъ единицъ при обмѣнѣ. Расчеты производились при посредствѣ особыхъ расчетныхъ единицъ: *«ляна»*—для серебра и *«дяо»*—для мѣди.

Въ свою очередь, лянъ и дяо не представляли изъ себя монетъ. Лянъ—это вѣсовая единица, равная $^{1}/_{16}$ части китайск. фун., или около $^{1}/_{11}$ русскаго фунта, а дяо—связка мѣдныхъ монетъ—чоховъ. Въ разныхъ провинціяхъ лянъ серебра различенъ, во-первыхъ, потому, что, какъ единица вѣса, онъ не во всѣхъ провинціяхъ одинаковъ, а, во-вторыхъ, еще и потому, что содержаніе чистаго серебра въ слиткахъ также различно въ разныхъ районахъ. Существуетъ, поэтому, значительное количество различныхъ лянъ различной цѣнности. Въ Сѣверной Маньчжуріи наиболѣе употребительными считаются ляны Гиринскіе и Цицикарскіе.

Различную величину имѣло и дяо, ибо количество чоховъ въ дяо было неодинаково въ разныхъ районахъ страны. Въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи количество чоховъ въ одномъ дяо колебалось по районамъ отъ 145 до 1.000 штукъ.

Серебро въ слиткахъ пріобрѣло преимущественное значеніе при обмѣнѣ съ внѣшними для страны рынками, а мѣдь обслуживала исключительно внутренній обмѣнъ среди коренного туземнаго населенія.

Постоянной расцѣнки между ляномъ и чохомъ, а тѣмъ болѣе между ляномъ и дяо не существовало. Цѣнность ихъ устанавливалась соотношеніемъ спроса и предложенія, а также стоимостью металловъ на рынкѣ. Установленное соотношеніе между чохомъ и ляномъ: 10 чоховъ=1 фынъ, 10 фынъ=1 цянь и 10 цянь=1 лянъ было только теоретическимъ.

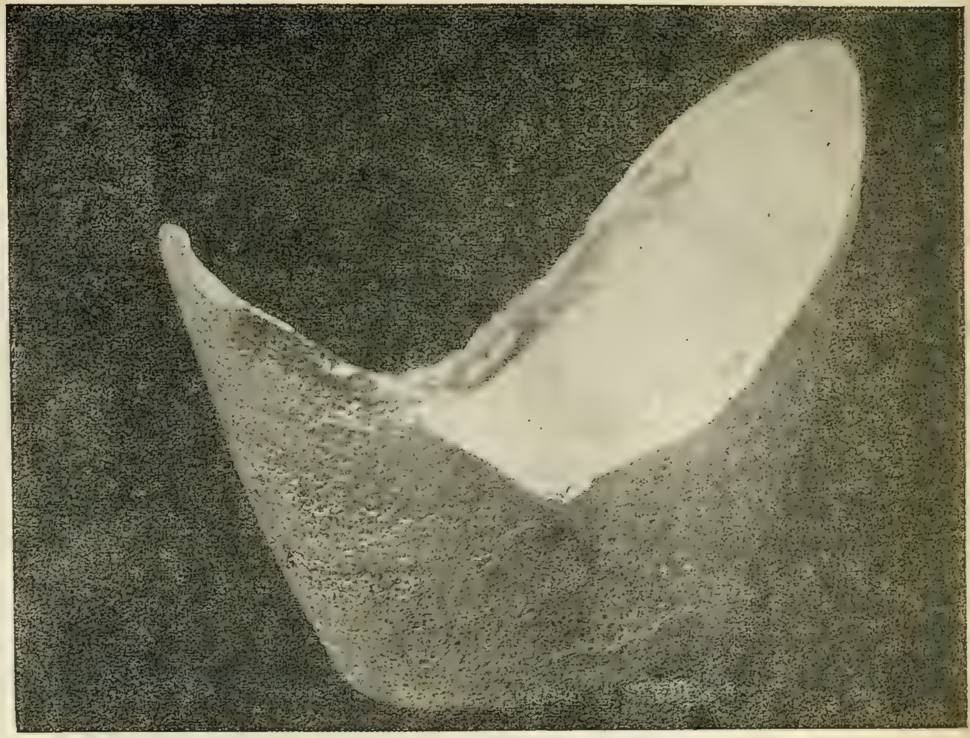
По мѣрѣ развитія экономической жизни края, въ обращеніе стало поступать серебро въ видѣ монетъ европейскаго типа—серебрянаго доллара, серебряной монеты въ 5, 10, 20 и 50 центовъ, а также мѣдной монеты въ 1 и 2 цента и мелкой изъ красной мѣди монеты «тунъ-цзыръ» (безъ отверстія въ центрѣ), предназначавшейся для замѣны исчезавшихъ изъ обращенія чоховъ. Эти монеты чеканились различными провинціальными монетными дворами. Дѣятельность ихъ центральной властью не объединялась. Монетный дворъ каждой провинціи работалъ совершенно самостоятельно, независимо отъ другихъ. Поэтому выпускаемыя ими въ обращеніе монеты оказывались и различнаго вѣса, и различной пробы. При такихъ условіяхъ, попытки центральной власти установить постоянныя отношенія цѣнности доллара къ другимъ денежнымъ знакамъ, находящимся въ обращеніи, оказывались также неосуществимыми. Тѣмъ не менѣе, въ денежномъ оборотѣ страны онъ занялъ мѣсто третьей самостоятельной расчетной единицы.

При дальнѣйшемъ развитіи экономической жизни страны чисто-металлическое денежное обращеніе не могло уже удовлетворять потребностей народнаго хозяйства, какъ вслѣдствіе недостатка металла на мѣстахъ для крупныхъ расчетовъ, такъ и въ виду неудобства вообще расчетовъ металлическими деньгами при увеличившихся оборотахъ. Тогда въ соотвѣтствіи съ описанными выше видами монетъ въ обращеніе были выпущены бумажно-денежные знаки въ цѣлыхъ долларахъ, мелкомъ серебрѣ, дяо и тунъ-цзырахъ.

Бумажные денежные знаки выпускались внѣ какого-либо общаго плана правительственными и частными банками, отдѣльными провинціями, уѣздами, коммерческими обществами, ханшинными заводами и другими торгово-промышленными предпріятіями. Металлическаго фонда обезпеченія выпускаемыхъ денежныхъ знаковъ не существовало. Даже банки такихъ фондовъ до послѣдняго времени не имѣли. Гарантіей этихъ денежныхъ знаковъ считалось обычно достояніе предпріятія, выпустившаго ихъ, а, главнымъ образомъ,—довѣріе, которымъ оно пользовалось среди населенія. Въ силу этого бумажные денежные знаки, выпущенные провинціальными банками, обращались только въ предѣлахъ соотвѣтствующей провинціи. Въ другихъ провинціяхъ эти знаки или совершенно не принимались, или принимались по курсу, въ зависимости отъ того, какимъ довѣріемъ банкъ этотъ пользовался. Денежные знаки частныхъ банковъ, торгово-промышленныхъ предпріятій и т. п. обращались въ большинствѣ случаевъ лишь въ предѣлахъ района, на который распространялось дѣйствіе выпускающихъ ихъ учрежденій.

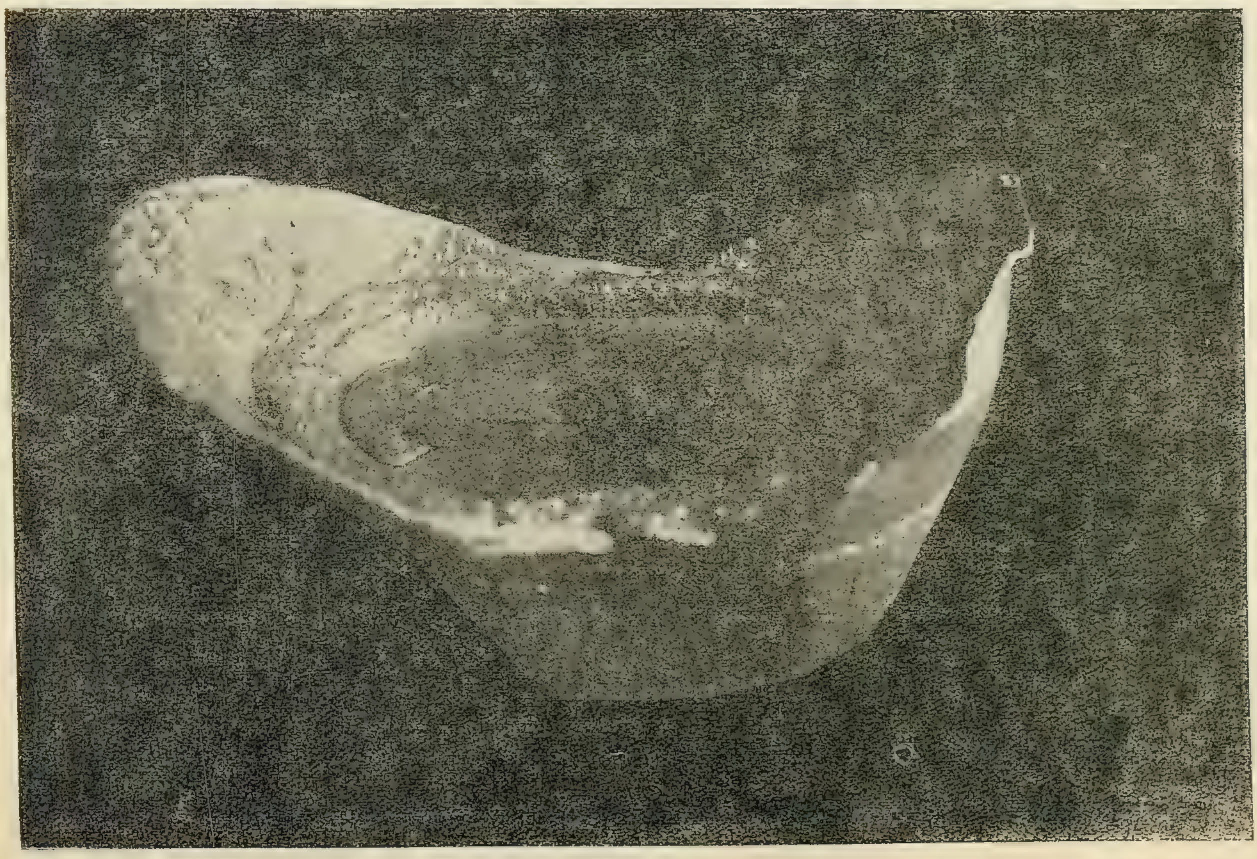
Рубка ляновъ на Ганьчж. ярмаркѣ.

(Изъ коллекціи А. С. Мещерскаго).



Гиринскій ямбъ, вѣс. 53 ляна, въ натур. величину.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).



Цицикарскій ямбъ, вѣс. 53 ляна, въ натур. величину.

60

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).

Въ концѣ-концовъ, въ обращеніи оказалось чрезвычайно большое количество разнообразныхъ денежныхъ знаковъ, какъ металлическихъ, такъ и бумажныхъ, не имѣющихъ между собой постоянныхъ установленныхъ отношеній, съ большимъ разнообразіемъ неустойчивой цѣнности, опредѣляемой то по курсу на металлъ, то по спросу и предложенію, то, наконецъ, просто по степени довѣрія къ учрежденію, выпускающему денежные знаки, съ цѣнностью различной для однихъ и тѣхъ же знаковъ въ разныхъ районахъ.

Процессъ обмѣна, при такомъ состояніи денежнаго обращенія, представлялъ для населенія, конечно, чрезвычайныя затрудненія, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда денежные расчеты должны были производиться между отдѣльными районами.

Въ данномъ случаѣ сама жизнь пошла на помощь населенію. Вслѣдствіе сложности денежнаго обращенія возникъ безчисленный рядъ предпріятій, занимающихся исключительно размѣномъ находящихся въ обращеніи разнообразныхъ денежныхъ знаковъ. Не касаясь значенія этихъ предпріятій въ народномъ хозяйствѣ края вообще, надо сказать, что въ дѣлѣ денежнаго обращенія они играютъ чрезвычайно полезную роль. Только благодаря ихъ существованію процессъ размѣна облегчается и производится довольно быстро, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, создается какая-то возможность производства операцій коммерческаго характера въ современномъ ихъ видѣ.

Сложность конструкціи денежнаго обращенія въ Сѣверной Маньчжуріи, какъ можно судить изъ всего вышеизложеннаго, должна быть объяснена, прежде всего, слабостью финансовыхъ ресурсовъ центральной власти, а затѣмъ отсутствіемъ централизаціи въ дѣлѣ управленія и руководства денежнымъ обращеніемъ.

Недостатки денежнаго обращенія и необходимость коренныхъ его реформъ за послѣднее время признаны были и самой центральной властью. Попытку реорганизовать и оздоровить денежное обращеніе страны представляетъ законъ 1914 года, устанавливающій долларовую серебряную единицу.

На основаніи этого закона право чеканки и выпуска монеты для обращенія предоставлено было исключительно правительству. За основную монету принятъ былъ серебряный «юань» (долларъ). Въ соотвѣтствіи съ нимъ установлены были слѣдующаго достоинства монеты: a) серебряныя—въ 1 юань, 50 цент., 20 ц. и 10 ц., b) никкелевая—5 цент. и c) мѣдная—2 ц., 1 ц., 5 ли, 2 ли и 1 ли. Для счета монетъ принята была десятичная система: $^{1}/_{10}$ юаня составляла 1 дяо или 10 ц., $^{1}/_{100}$ юаня—1 фынъ или 1 центъ и $^{1}/_{1000}$—1 ли или десятую часть цента.

Однако до настоящаго времени провести полностью въ жизнь этотъ законъ правительству не удалось. Препятствіемъ къ этому являются какъ условія политической жизни государства въ послѣдній періодъ, такъ и недостатокъ, въ связи съ этимъ, матеріальныхъ средствъ, необходимыхъ для осуществленія реформъ.

2. Современное состояніе денежнаго обращенія.

Въ настоящее время на денежномъ рынкѣ Сѣверной Маньчжуріи въ качествѣ денегъ обращаются: a) серебро въ слиткахъ и чеканной монетѣ, b) мѣдь въ чеканной монетѣ, c) туземные бумажные денежные знаки, d) иностранныя монеты и e) иностранные кредитные билеты.

Серебро въ слиткахъ.

Серебро въ слиткахъ обращается преимущественно въ сѣверо-западной части Сѣверной Маньчжуріи, въ предѣлахъ Барги и въ сеймахъ Монголіи, которые, въ качествѣ орудій обмѣна при торговыхъ сдѣлкахъ, пользуются, главнымъ образомъ, слитками. Въ другихъ районахъ Сѣверной Маньчжуріи серебро въ слиткахъ употребляется, какъ орудіе обмѣна, крайне рѣдко и только при расчетахъ по крупнымъ сдѣлкамъ.

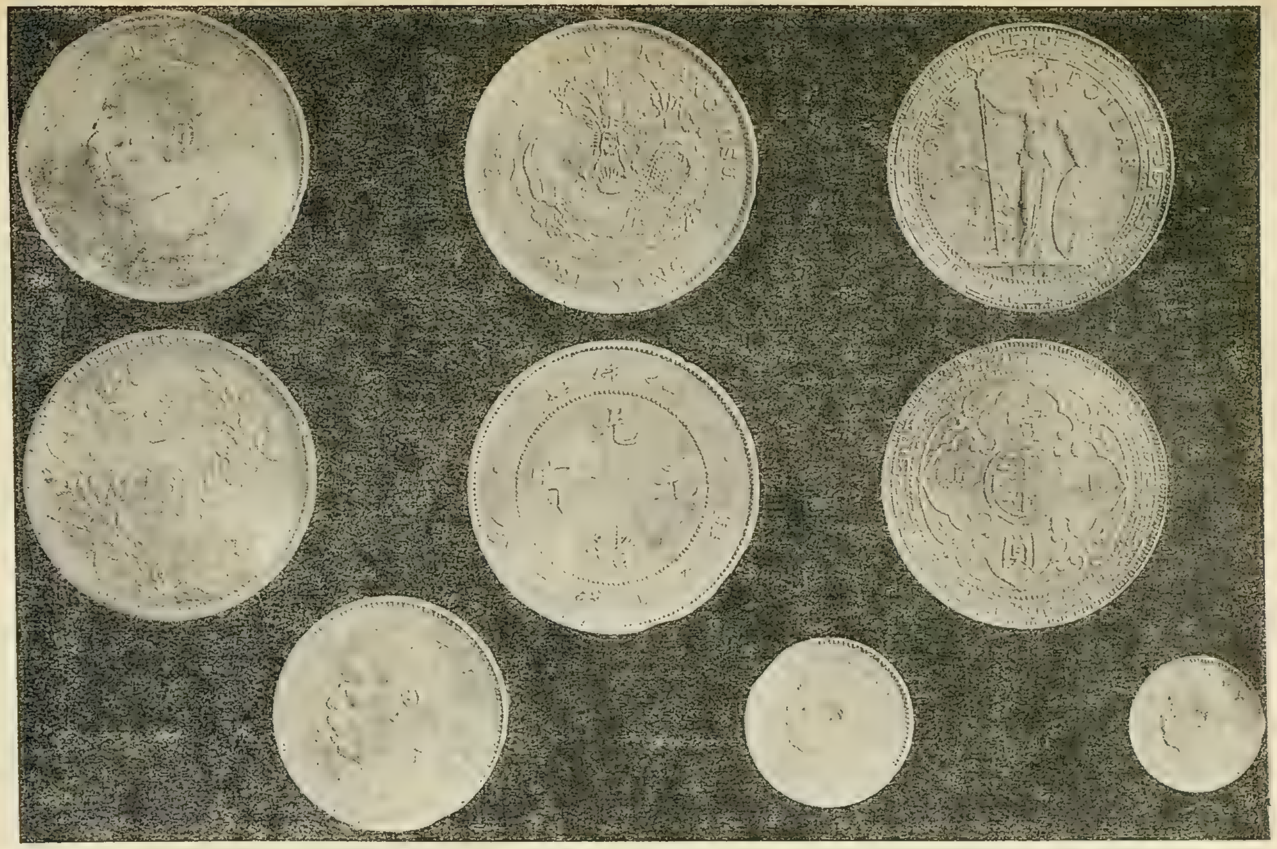
Серебро обыкновенно отливается въ слитки особой формы, въ видѣ лодочки или башмачка, различнаго размѣра, вѣса и пробы, называемые въ Сѣверной Маньчжуріи «юань-бао» (ямбовое серебро). Цѣнность серебряныхъ слитковъ опредѣляется съ помощью расчетной единицы «лянъ», по-монгольски «ланъ». Вѣсъ слитковъ колеблется отъ 50 до 53 ½ лянъ. Отливаются также и мелкіе ямбы въ 1, 5, 10 и т. д. ляновъ, но обычно для мелкихъ расчетовъ полные ямбы дробятъ или рубятъ на мелкіе куски.

Наиболѣе полную и яркую картину этого процесса мелкихъ расчетовъ съ помощью серебра въ слиткахъ можно наблюдать на извѣстной Ганьчжурской ярмаркѣ (въ Баргѣ), во время которой совершаются наиболѣе крупныя торговыя сдѣлки по продажѣ скота. На время этой ярмарки мѣстной правительственной властью устраивается особая юрта—кузница—для производства въ ней работъ по дробленію полныхъ серебряныхъ слитковъ на мелкія части. Юрта эта обыкновенно сдается въ аренду на ярмарочный періодъ мѣняльной конторѣ, подъ руководствомъ которой производятся указанныя выше работы. Разбивка слитковъ производится кузнецами на обычныхъ кузнечныхъ горнахъ. Слитокъ серебра зажимается щипцами, раскаливается на горнѣ, и затѣмъ, отъ него отбиваются молоткомъ мелкіе кусочки необходимой стоимости. Вознагражденіе кузнецамъ оплачивается частью остающихся крошекъ.

Форма ямбовъ, особенно крупныхъ, крайне неудобна для такой работы; въ большинствѣ случаевъ необходимой стоимости кусочки серебра удается получить только послѣ цѣлаго ряда послѣдовательныхъ рубокъ одного и того же первоначально отбитаго кусочка. При такомъ дробленіи значительный процентъ серебра теряется въ видѣ мелкой крошки. Поэтому появленіе на Ганьчжурской ярмаркѣ, такъ-называемаго, Гамбургскаго серебра въ формѣ тонкихъ плитокъ, напоминающихъ плитки шоколада, съ надрѣзами для отбиванія дробныхъ частей, вызвало большое удовольствіе.

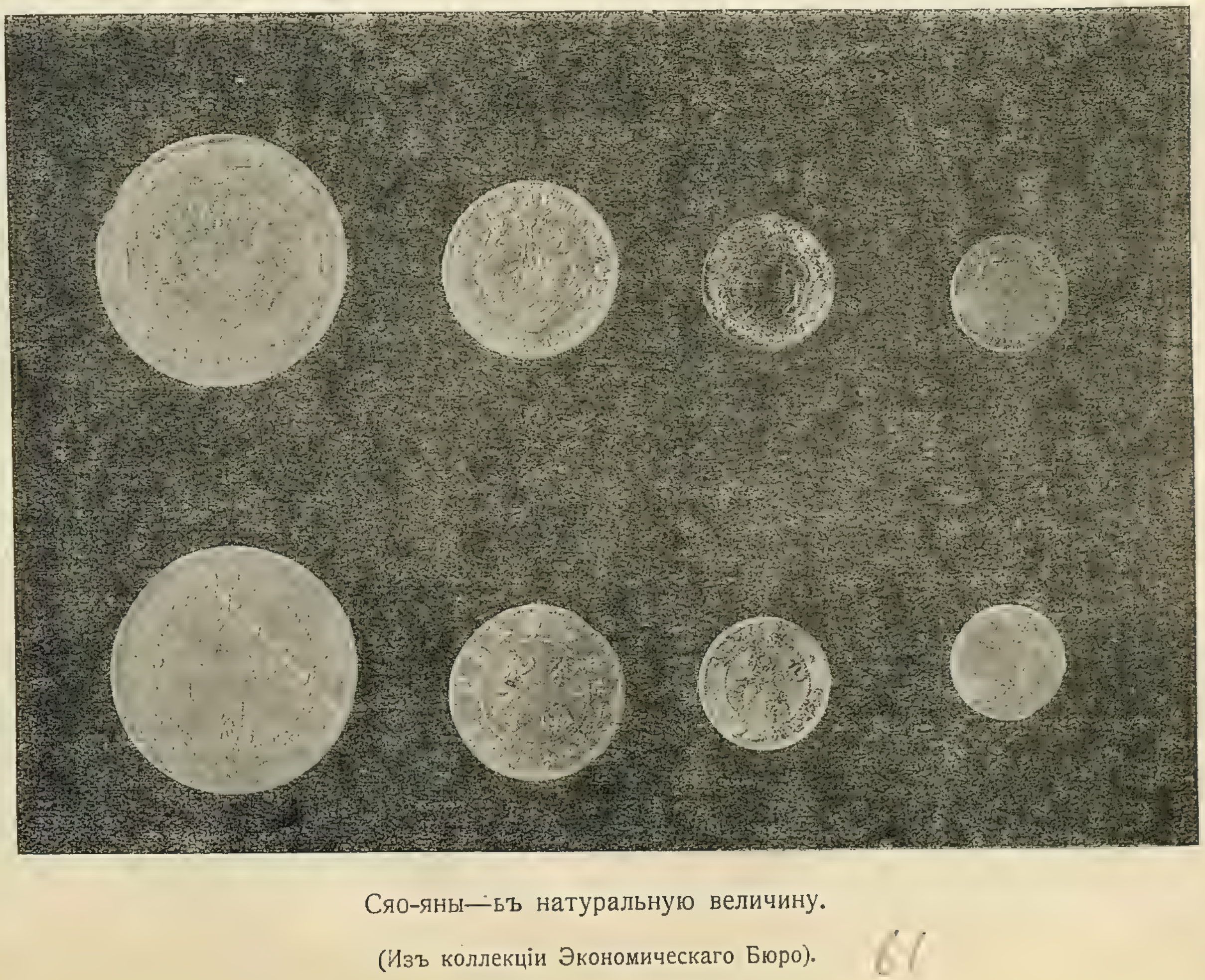
Серебро это закупалось русскими коммерсантами во Франкфуртѣ на Майнѣ или въ Гамбургѣ. Отличались эти два вида серебра по величинѣ плитокъ и маркамъ. Первое имѣло марку «Deutche Gold und Silber Schneide Anstalt form Rössler Frankfurt a/M» и второе «Norddeutshe Affinerie Hamburg»; отсюда серебро это и получило названіе Гамбургскаго.

Наибольшимъ распространеніемъ для торговыхъ расчетовъ пользуются «ляны» Гиринскіе и Цицикарскіе. Вѣсъ Гиринскаго «ляна» равенъ 8,40 зол., проба—0,986, а вѣсъ Цицикарскаго «ляна»—8,40 зол., проба—0,982. Цѣнность «ляна» серебра опредѣляется вѣсомъ самаго «ляна» и пробой серебра, присвоенной для этого «ляна», а также спросомъ и предложеніемъ тѣхъ или другихъ «лянъ».



Полноцѣнные доллары—въ натуральную величину.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро).



Сяо-яны—въ натуральную величину.

(Изъ коллекціи Экономическаго Бюро). 61

Установленнаго постояннаго курса между «ляномъ» и «чохомъ» и обращающимися въ Сѣверной Маньчжуріи серебряными долларами не существуетъ. За послѣднее время, какъ свидѣтельствуютъ банки Сѣверной Маньчжуріи, расчеты въ «лянахъ» значительно сокращаются. Наличность серебра въ ямбахъ въ кредитныхъ учрежденіяхъ въ Сѣверной Маньчжуріи также ограничена.

Серебро въ чеканной монетѣ.

Серебро въ чеканной монетѣ въ настоящее время имѣетъ преимущественное распространеніе въ предѣлахъ полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дор., въ тяготѣющихъ къ ней болѣе или менѣе крупныхъ экономическихъ пунктахъ, какъ напримѣръ, Цицикаръ, Гиринъ, Хуланченъ и т. д. и въ мѣстностяхъ, расположенныхъ по р. Сунгари. Здѣсь, особенно въ полосѣ отчужденія, торговыя сдѣлки, до появленія бумажныхъ долларовъ, совершались, главнымъ образомъ, при посредствѣ расчетовъ на серебро въ чеканной монетѣ.

Серебряная чеканная монета обращается на денежномъ рынкѣ Сѣверной Маньчжуріи въ видѣ большихъ серебряныхъ долларовъ (да-янъ) и мелкой серебряной монеты въ 5, 10 20 и 50 центовъ, называемыхъ въ отличіе отъ большихъ долларовъ малыми долларами (сяо-янъ). Изъ большихъ долларовъ наибольшимъ распространеніемъ на денежномъ рынкѣ пользуются Пейянгскіе доллары, Гонконгскіе и новые доллары (республ.) съ изображеніемъ Юань Ши-кая. Изъ серебряныхъ монетъ только эти три вида доллара принимаются въ платежи въ кассы Кит. Вост. жел. дороги.

Обычно въ народѣ ихъ называютъ полноцѣнными долларами въ отличіе отъ большихъ долларовъ, выпущенныхъ различными провинціальными монетными дворами, имѣющихъ низшую пробу и вѣсъ.

Кромѣ полноцѣнныхъ большихъ долларовъ, на рынкахъ обращаются большіе неполноцѣнные доллары, выпущенные Гиринскимъ, Мукденскимъ и др. провинціальными монетными дворами. Стоимость ихъ по отношенію къ полноцѣннымъ долларамъ опредѣляется по пробѣ и вѣсу.

Съ выпускомъ большого доллара съ изображеніемъ Юань Ши-кая было, между прочимъ, выпущено въ обращеніе и мелкое размѣнное серебро такого же внѣшняго вида, какъ и долларъ и соотвѣтствующаго достоинства, но эта монета на рынкѣ почти совершенно не появляется.

Малые доллары (сяо-яны), достоинствомъ въ 5, 10, 20 и 50 цент. были выпущены въ обращеніе провинціальными властями (Гиринскимъ монетнымъ дворомъ и др.) въ качествѣ обезпеченія выпускавшихся ими бумажныхъ долларовъ. Малые доллары по своему достоинству ниже большихъ долларовъ. Поэтому при всякихъ сдѣлкахъ на серебро въ чеканной монетѣ обязательно указывается да-яномъ или сяо-яномъ будетъ производиться расчетъ. Разница въ цѣнности сяо-яна и большого доллара опредѣляется отношеніемъ ихъ пробъ.

Мѣдная чеканная монета.

За исключеніемъ указанныхъ выше районовъ съ серебрянымъ денежнымъ обращеніемъ во всей остальной части Сѣверной Маньчжуріи единственнымъ орудіемъ обмѣна въ народномъ хозяйствѣ была мѣдная чеканная монета изъ желтой мѣди, называемая «чохъ». По своей незначительной цѣнности эта монета вполнѣ соотвѣтствовала ничтожнымъ потребностямъ населенія и потому при всякихъ расчетахъ представляла для него большія удобства. Рабочій, крестьянскій трудъ, мелкія торговыя сдѣлки оплачивались исключительно этой монетой. По наружному виду «чохъ» напоминаетъ русскую мѣдную копѣйку съ тѣмъ лишь отличіемъ, что въ центрѣ она имѣетъ квадратный вырѣзъ. Величина и вѣсъ ихъ различны. Въ обращеніи находятся монеты достоинствомъ въ 1, 5, 10 «чоховъ».

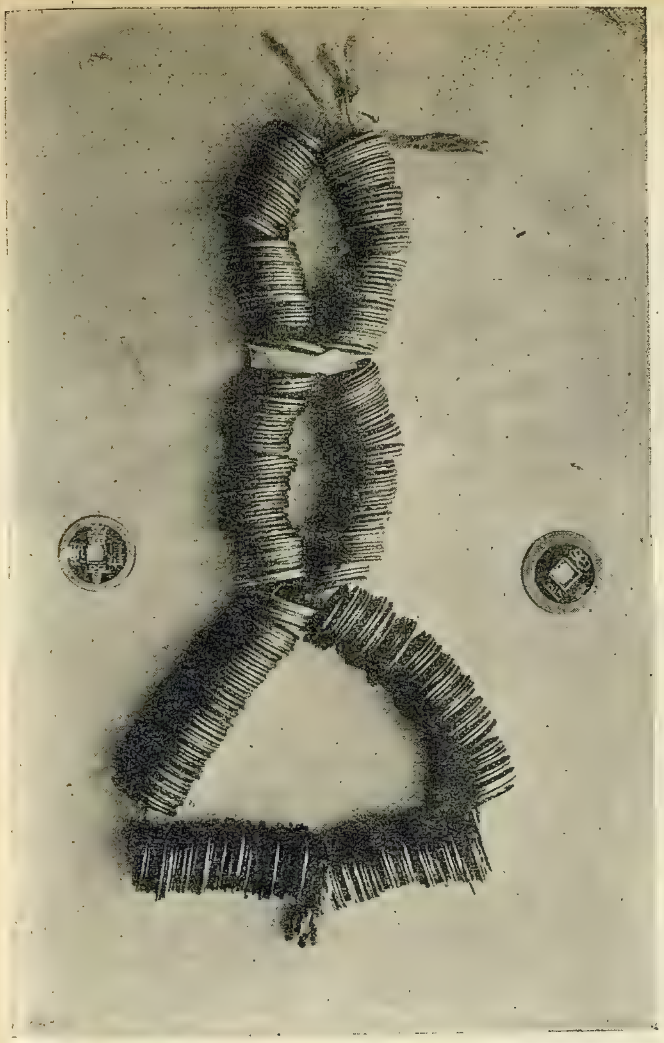
Вошло въ обычай отдѣльные «чохи» соединять въ связки. Такая связка «чоховъ» получила названіе «дяо»; $^1/_{10}$ «дяо» носитъ названіе «бай». Количество «чоховъ» въ одной связкѣ первоначально было 1.000. Затѣмъ въ различныхъ провинціяхъ число «чоховъ» въ связкѣ стало очень варьироваться. Въ настоящее время въ Сѣверной Маньчжуріи, какъ уже было указано, обращаются «дяо» съ количествомъ «чоховъ» отъ 145 до 1.000. Въ зависимости отъ количества и качества составляющихъ «дяо»—«чоховъ» устанавливается и стоимость его на серебро въ различныхъ провинціяхъ.

Въ концѣ прошлаго столѣтія рыночная цѣна на желтую мѣдь очень поднялась; чохи въ громадномъ количествѣ стали сплавляться въ слитки и обмѣниваться какъ товаръ. Въ обращеніи осталось очень незначительное количество «чоховъ»; ихъ можно встрѣтить въ настоящее время лишь въ отдаленныхъ внутреннихъ районахъ. Тамъ же только сохранились еще расчеты съ помощью связокъ «чоховъ».

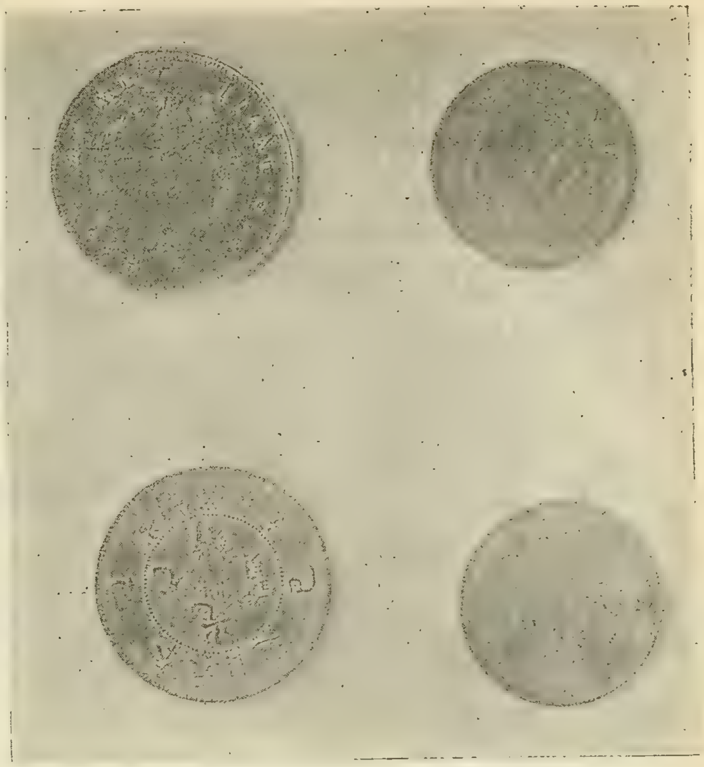
Взамѣнъ «чоховъ» на денежный рынокъ была выпущена монета изъ красной мѣди, называемая въ Сѣверной Маньчжуріи «тунъ-цзыръ». Эта монета имѣетъ видъ обычныхъ европейскихъ денегъ безъ вырѣза въ центрѣ. Тун-цзыры, выпущены разныхъ достоинствъ, но въ Сѣверной Маньчжуріи обращаются преимущественно тунъ-цзыры въ 10 и 20 «чоховъ».

Установленный центральной властью при выпускѣ курсъ—100 тунъ-цзыръ въ одномъ серебряномъ долларѣ и 10 чоховъ въ одномъ тунъ-цзырѣ—оказался теоретическимъ. Тунъ-цзыры въ дѣйствительности расцѣниваются на серебро и мѣдь по колблющемуся курсу. Въ настоящее время одинъ серебряный долларъ стоитъ около 130 тунъ-цзыръ.

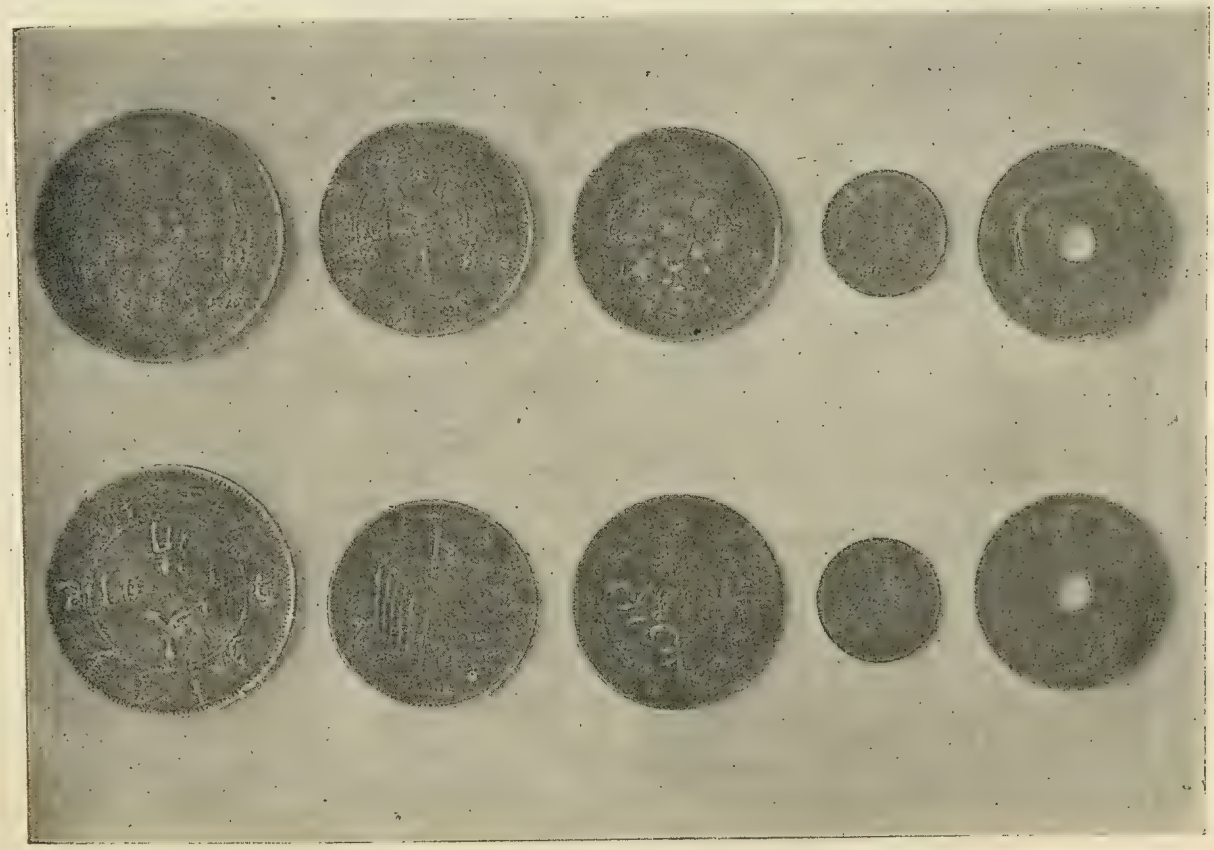
Во время европейской войны, когда спросъ въ Европѣ на мѣдь былъ чрезвычайно высокъ, изъ Китая и Маньчжуріи было вывезено снова огромное количество мѣдной монеты. До 31 декабря 1915 года изъ одного только Циндао вывезено 9.000 тоннъ мѣдной монеты. Если принять во вниманіе экспортъ монеты черезъ другіе порты, то количество вывезенной мѣдной монеты должно быть исчислено въ нѣсколько сотъ тыс. тоннъ. Вывозъ мѣдныхъ монетъ такъ тяжело отразился на денежномъ рынкѣ, что китайскими купцами подана была Министру Финансовъ петиція, въ которой они заявили, что, если правительствомъ не будутъ приняты немедленно же рѣшительныя мѣры къ воспрещенію вывоза мѣдной монеты, то страна въ недалекомъ будущемъ останется



Чохи и связка ихъ «дяо»—уменьш. въ 4 раза.
(Изъ коллекцiи Экономическаго Бюро).



Тунъ-цзыры въ натуральную величину.
(Изъ коллекцiи Экономическаго Бюро).



Тунъ-цзыры, центы въ натуральную величину.
(Изъ коллекцiи Экономическаго Бюро).

совсѣмъ безъ монеты, и тогда основы матеріальной жизни населенія будутъ потрясены.

Недостатокъ въ денежномъ оборотѣ страны металлическихъ денегъ, неудобство въ пользованіи ими при расчетахъ по крупнымъ сдѣлкамъ чувствовались, собственно, уже и раньше. Состояніе рынка требовало болѣе удобныхъ и легкихъ способовъ денежныхъ расчетовъ. Это содѣйствовало распространенію въ Маньчжуріи бумажныхъ денежныхъ знаковъ,

Бумажные денежные знаки.

Бумажные денежные знаки, какъ указано выше, выпущены были въ соотвѣтствіи съ металлическими деньгами, то-есть въ обращеніи появились бумажные доллары—да-яны, сяо-яны, дяо и тунъ-цзыры. Эти денежные знаки распредѣлились по тѣмъ же районамъ, которые обслуживались соотвѣтственными имъ металлическими деньгами.

Всѣ бумажные денежные знаки, находящіеся въ обращеніи въ Сѣверной Маньчжуріи, можно разбить на три группы въ зависимости отъ учрежденій, ихъ выпускающихъ, а именно: А) денежные знаки, выпускаемые въ обращеніе крупными банками—Китайскимъ банкомъ, банкомъ Путей Сообщенія и банкомъ Трехъ Восточныхъ провинцій; Б) денежные знаки, выпускаемые въ обращеніе провинціальными банками Гиринскимъ—Юнъ-хэнъ-инь-хао и Хэйлунцзянскими (Цицикарскими) Гуанъ-инь-хао и Гуанъ-синь-гунъ-сы, и В) денежные знаки, выпускаемые уѣздами, поселками, коммерческими обществами, ханшинными заводами и другими торгово-промышленными предпріятіями.

А) Бумажные денежные знаки указанными выше *крупными банками* стали выпускаться въ обращеніе въ самые послѣдніе годы. Выпускаются исключительно знаки въ долларахъ различнаго достоинства. Какъ внѣшній видъ, такъ и внутреннее содержаніе этихъ бумажныхъ денежныхъ знаковъ вполнѣ соотвѣтствуютъ европейскимъ кредитнымъ билетамъ. Выпускаемые въ обращеніе знаки имѣютъ достаточный фондъ обезпеченія въ полноцѣнныхъ серебряныхъ долларахъ. По взаимному соглашенію этихъ трехъ банковъ, бумажные доллары каждаго изъ нихъ безпрепятственно размѣниваются на полноцѣнные серебряные доллары всѣми тремя банками.

Благодаря фонду обезпеченія и безпрепятственному размѣну бумажные доллары довольно быстро расширяютъ сферу своего вліянія. Въ настоящее время въ наиболѣе оживленныхъ районахъ, какъ напр., въ предѣлахъ полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дор. они вполнѣ замѣняютъ серебряные полноцѣнные доллары. Здѣсь всѣ торговые расчеты безъ особыхъ опасеній производятся на бумажные доллары указанныхъ трехъ банковъ. Не маловажную роль въ дѣлѣ укрѣпленія довѣрія къ этимъ бумажнымъ долларамъ играетъ Кит. Вост. жел. дор., которая во всѣ свои платежи принимаетъ, кромѣ русскаго золота и полноцѣнныхъ серебряныхъ долларовъ, только эти бумажные доллары.

Въ свою очередь, банки принимаютъ всѣ мѣры къ тому, чтобы сдѣлать бумажный долларъ наиболѣе распространеннымъ. За послѣдніе годы они открываютъ свои отдѣленія во всѣхъ болѣе или менѣе крупныхъ центрахъ не только по линіи дороги, но и въ центрахъ районовъ, къ ней тяготѣющихъ. Такъ, кромѣ отдѣленія въ городѣ Фуцзядянѣ, Китайскій банкъ открылъ свои отдѣленія въ Гиринѣ, Цицикарѣ, Сахалянѣ, Линьцзянѣ, Суйхуа, Хайлунѣ, Яньцзы; банкъ Трехъ Восточныхъ провинцій—въ Фуцзядянѣ, Гиринѣ, Цицикарѣ и Сахалянѣ и банкъ Путей Сообщенія—въ Фуцзядянѣ, Цицикарѣ и Сахалянѣ; такимъ образомъ, ихъ бумажный долларъ вводится постепенно внутрь страны.

До второй половины 1921 года этими банками выпущено въ обращеніе бумажныхъ долларовъ для Маньчжуріи:

1) Китайскимъ банкомъ—2.000,000 долл., достоинствомъ отъ 5 центовъ до 100 долл.;

2) банкомъ Путей Сообщенія—5.000.000 долл. такого же достоинства, какъ и доллары Китайскаго банка;

3) банкомъ Трехъ Восточныхъ провинцій—6.000.000 долл. достоинствомъ въ 5, 10 и 20 цент. и въ 1, 5 и 10 долл..

Доллары, выпущенные банками Китайскимъ и Трехъ Восточныхъ провинцій имѣютъ полные металлическіе фонды обезпеченія—долларъ за долларъ; металлическій фондъ обезпеченія бумажныхъ долларовъ банка Путей Сообщенія равенъ 70% выпущенныхъ въ обращеніе бумажныхъ долларовъ.

Какъ общее правило, бумажные доллары упомянутыхъ трехъ банковъ, предназначенные къ обращенію въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи, выпускаются мѣстными отдѣленіями этихъ банковъ, пользующимися правами эмиссіи. На выпускаемыхъ ими бумажныхъ долларахъ указывается обыкновенно мѣсто нахожденія эмиссіоннаго отдѣленія банка. Металлическій фондъ обезпеченія ихъ хранится въ этихъ же эмиссіонныхъ отдѣленіяхъ.

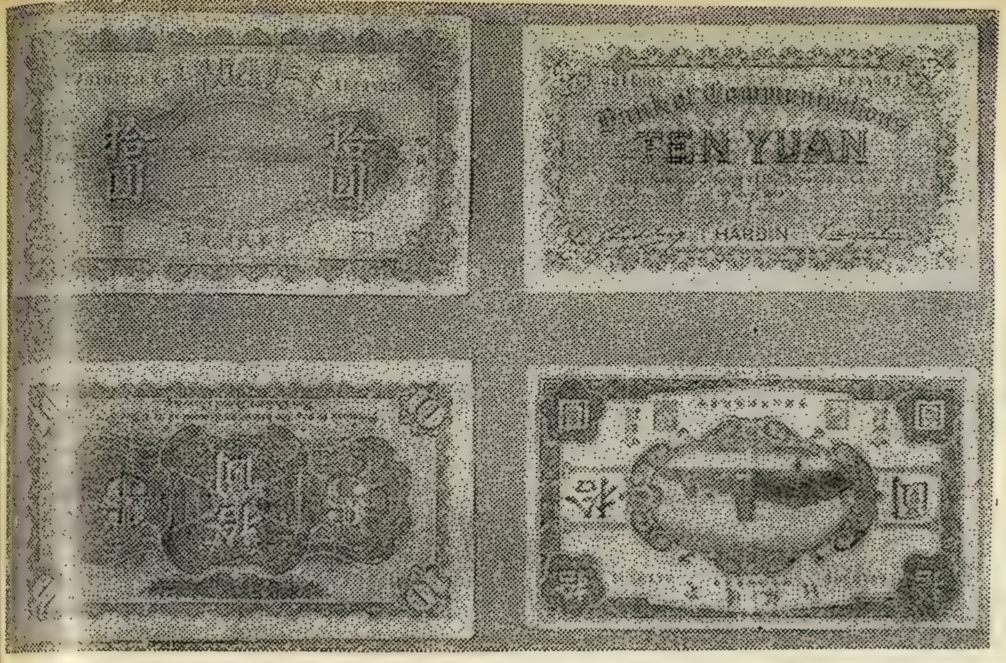
Въ Сѣверной Маньчжуріи правомъ самостоятельной эмиссіи пользуются—Харбинское отдѣленіе Китайскаго Банка, Харбинское и Сахалянское отдѣленія банка Путей Сообщенія и Главное Управленіе банка Трехъ Восточныхъ провинцій. Металлическіе фонды обезпеченія хранятся въ Харбинѣ. Сахалянское отдѣленіе банка Путей Сообщенія полнаго металлическаго фонда у себя не хранитъ: онъ находится въ кладовыхъ Харбинскаго отдѣленія.

Такое прикрѣпленіе бумажныхъ долларовъ къ эмиссіоннымъ отдѣленіямъ банковъ ведетъ къ тому, что размѣнъ этихъ долларовъ на серебро производится вполнѣ безпрепятственно только отдѣленіями банковъ, находящимися въ предѣлахъ района, для обслуживанія котораго выпускаются эти денежные знаки, т.-е. въ данномъ случаѣ только отдѣленіями Сѣверной Маньчжуріи.

Въ предѣлахъ Южной Маньчжуріи и Китая, даже въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ есть отдѣленія этихъ банковъ, размѣнъ производится уже съ той или иной уцѣнкой. Банки обыкновенно объясняютъ, что разница въ размѣнѣ устанавливается для покрытія расходовъ по обратной пересылкѣ бумажныхъ долларовъ въ эмиссіонныя отдѣленія.

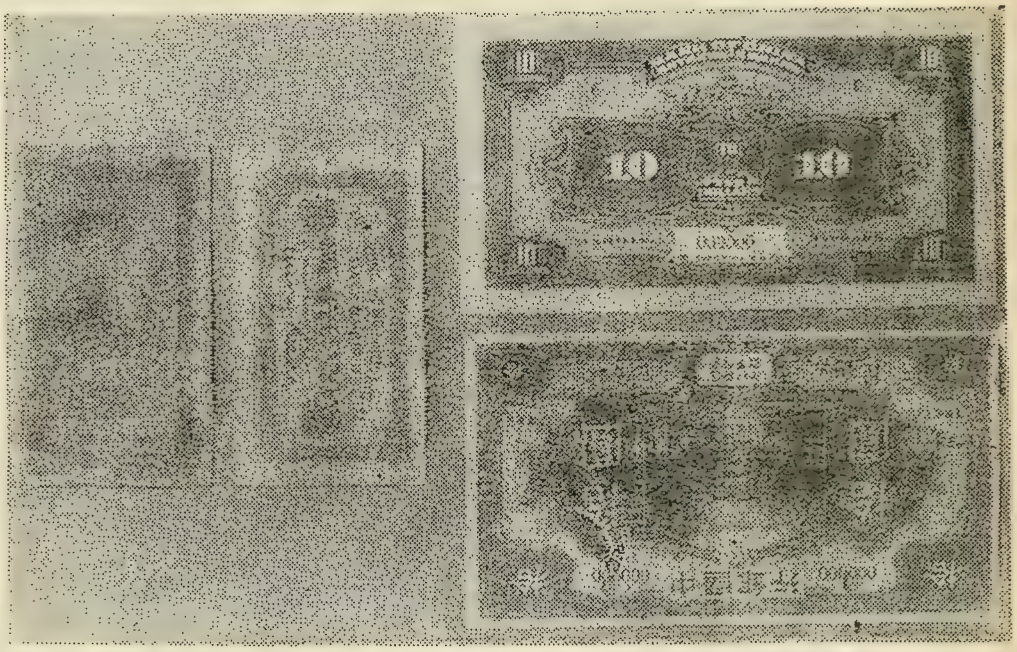
Б) *Гиринскимъ и Хэйлунцзянскимъ (Цицикарскимъ) провинціальными банками* (Юнъ-хэнъ-инь-хао и Гуанъ-инь-хао, съ которымъ въ 1920 г. слился и банкъ Гуанъ-синъ-гунъ-сы) выпущены въ обращеніе:

Первымъ: а) бумажные доллары въ большихъ серебряныхъ гиринскихъ долларахъ, достоинствомъ въ 1 и 10 долларовъ; б) бумажные доллары въ малыхъ серебряныхъ долларахъ (сяо-янахъ) достоинствомъ въ 10, 20, 50 цент. и 1 долл., и в) бумажные «дяо», достоинствомъ въ 1, 2, 3, 5, 10, 50 и 100 дяо;



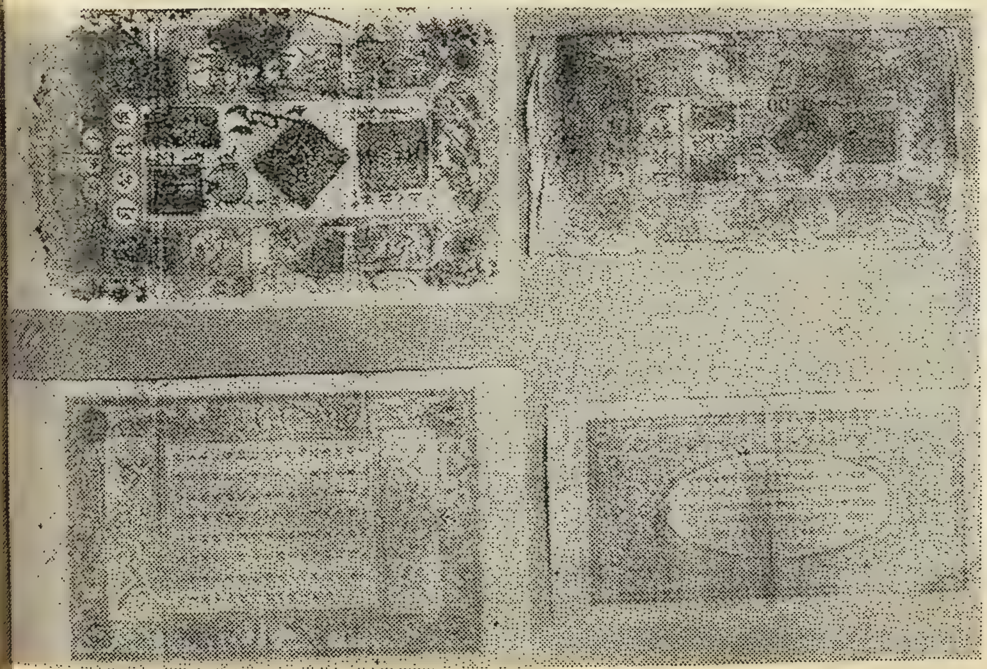
Доллары банковъ: «Путей Сообщенія» и «Трехъ Восточныхъ провинцій», уменьшены въ 4 раза.

(Изъ коллекціи Эконом. Бюро).



Доллары «Китайскаго Государственнаго банка» и сяо-яны Гиринскаго и Цицикарскаго (Гуанъ-синъ-гунъ-сы) провинціальныхъ банковъ, дост. въ 20 ц.; уменьшены въ 4 раза.

(Изъ коллекціи Эконом. Бюро).



Дяо Цицикарскаго банка «Гуанъ-синъ-гунъ-сы», дост. въ 1 и 100 дяо; уменьшены въ 8 разъ.

(Изъ коллекціи Эконом. Бюро).

Вторымъ: а) бумажные дяо, достоинствомъ въ 1, 2, 3, 5, 10, 50 и 100 дяо (выпущены банкомъ Гуанъ-синь-гунъ-сы до его слiянiя съ банкомъ Гуанъ-инь-хао); б) бумажные денежные знаки въ тунъ-цзырахъ достоинствомъ въ 10, 20, 30, 50, 100 и 200 мэй (мэй—штука); в) бумажные денежные знаки въ 10, 20, 30, 50 и 100 цент.—въ малыхъ долларахъ; г) бумажные денежные знаки въ 1, 5 и 10 долларовъ, выпущенные спецiально для переводовъ въ Мукденъ и другiе пункты.

Написанные въ металлической валютѣ, эти денежные знаки не имѣли и не имѣютъ въ дѣйствительности металлическаго фонда обезпеченiя; только для выпускаемыхъ въ самые послѣднiе годы бумажныхъ долларовъ стали создавать металлическiе фонды въ 30—50% ихъ стоимости. Размѣна бумажныхъ денежныхъ знаковъ на металлическую монету банками не производится.

Въ настоящее время перечисленные выше бумажные денежные знаки Гиринскаго и Цицикарскаго провинцiальныхъ банковъ являются главными орудiями внутренняго обмѣна этихъ провинцiй. Въ каждой провинцiи обращаются преимущественно денежные знаки своего банка; денежные знаки банка другой провинцiи обращаются съ нѣкоторой уцѣнкой, въ зависимости отъ того, какимъ довѣрiемъ пользуется банкъ сосѣдней провинцiи.

Особеннымъ распространенiемъ среди населенiя обѣихъ провинцiй пользуются бумажные дяо. Этотъ дяо замѣнилъ собой исчезнувшiй изъ обращенiя мѣдный дяо, который былъ когда-то единственнымъ орудiемъ обмѣна въ народномъ хозяйствѣ, пользуясь особеннымъ довѣрiемъ населенiя, и прiобрѣлъ уже значенiе чисто-народной расчетной денежной единицы. Такое отношенiе населенiя къ мѣдному дяо цѣликомъ было перенесено на дяо бумажный, несмотря на то, что въ смыслѣ дѣйствительной реальной цѣнности послѣднiй, вслѣдствiе отсутствiя въ банкахъ фондовъ обезпеченiя, подвергался всегда большимъ сомнѣнiямъ.

На дяо провинцiальныхъ банковъ производятся всѣ взаимные расчеты населенiя. Не будетъ преувеличенiемъ сказать, что вся экспортная торговля хлѣбомъ производится черезъ посредство дяо. Процессъ закупокъ черезъ дяо совершается обычно двумя способами. Однѣ экспортныя фирмы прiобрѣтаютъ бумажные дяо—гиринскiе или цицикарскiе въ зависимости отъ того, въ какихъ районахъ предполагается производить операцiи по скупкѣ хлѣба—заблаговременно, до начала сезона реализацiи урожая хлѣба. Покупка дяо производится, въ такихъ случаяхъ, очень осторожно, небольшими партiями въ различныхъ пунктахъ и кредитныхъ учрежденiяхъ—мѣняльныхъ конторахъ, банкахъ, главнымъ образомъ,—на фондовой биржѣ въ Фуцзядянѣ, которая является центральной и самой крупной организацiей по совершенiю сдѣлокъ покупки и продажи дяо какъ на наличныя, такъ и на сроки. Заблаговременно и осторожно производится покупка дяо потому, что денежный рынокъ очень быстро реагируетъ на увеличенiе спроса повышенiемъ курса. На эти дяо въ концѣ осени и началѣ зимы фирмы скупаютъ хлѣбъ какъ непосредственно на мѣстахъ у крестьянъ, такъ и на станцiяхъ желѣзной дороги, куда крестьяне подвозятъ хлѣбъ на арбахъ.

Другiя экспортныя фирмы производятъ операцiи по скупкѣ хлѣба черезъ дяо нѣсколько иначе. Обыкновенно онѣ скупаютъ только хлѣбъ, подвезенный уже къ станціямъ желѣзной дороги. Ознакомившись съ продажными цѣнами на хлѣбъ въ дяо, фирмы тотчасъ же выясняютъ на фондовой биржѣ Фуцзядяня курсъ дяо на доллары и ены. Если курсъ оказывается выгоднымъ, то дѣлается распоряженіе о немедленной покупкѣ на биржѣ необходимаго количества дяо и одновременно заключается сдѣлка на покупку хлѣба.

Такимъ образомъ, экспортныя фирмы, какъ бы, страхуютъ себя отъ измѣненія курса дяо на весь срокъ сдачи купленной партіи хлѣба.

Наконецъ, нѣкоторыя фирмы, преимущественно мелкія, при скупкѣ хлѣба ведутъ игру и на курсѣ дяо. Заключая сдѣлку въ дяо, эти фирмы пріобрѣтаютъ дяо въ процессѣ фактической доставки хлѣба, въ расчетѣ выиграть на паденіи курса дяо въ періодъ расчета.

Первый способъ покупки хлѣба черезъ посредство дяо особенно часто практиковался въ прежнее время русскими экспортерами. Однако, послѣ того, какъ нѣкоторыя фирмы понесли крупные убытки на пониженіи курса дяо при продажѣ неиспользованныхъ на пріобрѣтеніе хлѣба остатковъ запасовъ дяо, къ такому способу пріобрѣтенія дяо стали прибѣгать все рѣже и рѣже. Въ настоящее время большинство экспортныхъ фирмъ производятъ операціи по скупкѣ хлѣба вторымъ изъ указанныхъ выше способовъ.

Дяо провинціальныхъ банковъ обычно принимается и въ уплату казенныхъ налоговъ и сборовъ по устанавливаемому курсу ихъ на ляны (въ большинствѣ случаевъ, налоги и сборы исчисляются въ лянахъ).

Бумажные денежные знаки въ тунъ-цзырахъ пользуются также широкимъ распространеніемъ среди населенія, ибо, какъ было упомянуто выше, мѣдные тунъ-цзыры были выпущены взамѣнъ чоховъ, составлявшихъ дяо.

Въ торговыхъ пунктахъ внутри провинціи свободно обращаются и бумажные денежные знаки въ мелкомъ серебрѣ, такъ-называемые сяо-яны. Въ нѣкоторыхъ городахъ, какъ напр., въ Цицикарѣ, товары въ лавкахъ расцѣниваются обыкновенно на сяо-яны, а продаются и въ дяо, по соотвѣтствующему курсу.

За послѣдніе годы въ провинцію стали проникать бумажные доллары Китайскаго банка, банка Путей Сообщенія и 3-хъ Восточныхъ провинцій, но крестьянское населеніе относится къ нимъ еще съ нѣкоторымъ недовѣріемъ.

Если крестьянинъ и рѣшается при расчетѣ получить эти доллары, онъ сейчасъ же стремится обмѣнять ихъ въ мѣняльной лавкѣ на знакомые ему дяо, а чаще всего предлагаетъ лицу, производящему расчетъ, самому обмѣнять доллары на дяо въ мѣняльной лавкѣ и тогда уже производить расчетъ въ дяо.

При расчетахъ долларами обыкновенно стараются повышать курсъ дяо изъ боязни потерь на курсѣ доллара. Поэтому въ провинціи цѣны на различные продукты, на рабочій трудъ и т. п. гораздо дешевле на дяо, чѣмъ на долларъ.

При поѣздкахъ въ прошломъ году лицамъ, производившимъ обслѣдованіе Гиринской и Хэйлунцзянской провинцій, пришлось столкнуться съ этимъ явленіемъ. Если проѣздъ на арбѣ 30-ти верстъ отъ одного населеннаго пункта до другого стоилъ двѣсти дяо, что при курсѣ 1 долларъ=70 дяо составило бы около 3-хъ долларовъ, то при расчетѣ долларами приходилось платить не 3, а 4 доллара; цѣна курицы опредѣлялась въ 25 дяо, или по существующему курсу 18 центовъ, на доллары же она продавалась не дешевле 25 центовъ и т. д.

Всѣ перечисленные денежные знаки, выпускаемые въ обращеніе провинціальными банками, отличаются крайней неустойчивостью ихъ цѣнности. Курсъ ихъ по отношенію къ лянамъ, долларамъ, енамъ, золотымъ рублямъ подверженъ постояннымъ колебаніямъ. Измѣненія курса наблюдаются не только по какимъ-либо опредѣленнымъ періодамъ въ зависимости отъ тѣхъ или иныхъ причинъ экономическаго характера, какъ напримѣръ, во время реализаціи урожая хлѣбовъ, но постоянно, изо дня въ день, въ зависимости отъ причинъ иного характера, иногда искусственныхъ и случайныхъ, и потому трудно и даже совсѣмъ неуловимыхъ.

Большая роль въ измѣненіи курса денежныхъ знаковъ, особенно курса дяо, принадлежитъ самимъ провинціальнымъ банкамъ, которые являются полными хозяевами эмиссіи.

На прилагаемыхъ таблицѣ и діаграммѣ (№ 67) средняго по мѣсяцамъ курса золотого рубля и ена на гиринское и цицикарское дяо за 1913, 1914, 1915, 1916 и 1921 гг. довольно рельефно отражены колебанія дяо.

	Цицикарское					Гиринское				
	1913	1914	1915	1916	1921	1913	1914	1915	1916	1921
	Дяо за 1 зол. руб.	Дяо за 1 енъ				Дяо за 1 зол. руб.	Дяо за 1 енъ			
Январь	8,80	12,22	17,02	17,89	65,62	7,40	9,58	11,93	15,49	70,61
Февраль	8,83	13,00	20,70	19,74	67,07	8,40	10,03	15,55	16,36	81,75
Мартъ	8,40	14,65	19,75	19,74	66,12	7,40	11,11	15,71	16,72	84,14
Апрѣль	9,27	17,20	22,09	21,40	71,18	7,74	13,93	17,81	19,09	80,32
Май	10,00	21,22	22,18	21,02	71,21	8,00	16,34	18,41	18,81	80,39
Іюнь	10,87	19,35	18,36	19,23	70,78	8,20	17,70	13,96	15,79	85,28
Іюль	11,00	18,14	18,95	17,29	66,42	8,40	17,38	13,88	15,16	83,46
Августъ	10,94	21,11	20,03	14,61	63,60	8,66	19,49	15,06	12,92	83,34
Сентябрь	13,62	22,52	17,90	14,66	64,68	11,12	18,34	13,93	12,85	78,54
Октябрь	12,30	22,75	17,07	12,74	60,12	10,45	16,50	13,68	10,69	73,20
Ноябрь	11,62	—	14,83	12,77	64,68	9,53	—	12,69	10,04	87.36
Декабрь	10,20	15,51	17,76	15,32	59,31	8,20	11,03	14,20	13,39	87,08

Общей типичной особенностью кривыхъ діаграммы за всѣ годы является вогнутая форма ихъ—наподобіе лука. Дяо обычно падаетъ въ лѣтніе мѣсяцы. Осенніе и зимніе мѣсяцы, наоборотъ, отмѣчаются подъемомъ. Эти формы кривыхъ вполнѣ соотвѣтствуютъ пульсаціи экономической жизни края. Обычно осенью начинается усиленная скупка дяо экспортерами для закупокъ у крестьянъ хлѣба. Денежный рынокъ, всегда очень чувствительный, быстро учитываетъ потребность въ дяо и отвѣчаетъ немедленнымъ же повышеніемъ его стоимости. Проходитъ періодъ реализаціи урожая, прекращается закупка дяо, и его курсъ падаетъ.

Эти же діаграммы курсовъ рубля и ена на дяо отмѣчаютъ еще одну характерную особенность. Въ прежнее время колебанія дяо происходили только по сезонамъ. Къ январю и февралю мѣсяцамъ стоимость дяо выравнивалась со стоимостью въ январѣ или февралѣ предыдущаго года. Если къ этому времени почему-либо выравниванія не происходило, то оно наступало нѣсколько позже, но все-таки наступало. За послѣдніе годы стоимость падающаго къ концу хлѣбнаго сезона дяо не возвращается уже къ первоначальной стоимости. Изъ года въ годъ онъ падаетъ, и падаетъ весьма интенсивно.

Безпрерывныя за рядъ лѣтъ паденія курса дяо объясняютъ различными причинами, но болѣе близкимъ къ истинѣ слѣдуетъ признать мнѣніе, высказанное по этому вопросу мѣстной китайской газетой «Да-гунъ-бао» въ нумерѣ отъ 8 декабря 1921 года. По мнѣнію этой газеты, паденіе курса дяо произошло по слѣдующимъ причинамъ. Съ начала основанія китайской республики во всѣхъ провинціяхъ Сѣверной Маньчжуріи расходы на содержаніе войскъ, полиціи, административнаго аппарата возросли не менѣе какъ въ 10 разъ. Между тѣмъ, доходы провинцій за это время въ такой пропорціи не увеличивались и какихъ-либо внѣшнихъ займовъ ни Гиринской, ни Хэйлунцзянской провинціями не заключалось.

Несомнѣнно, источникомъ покрытія расходовъ были эмиссіонныя операціи провинціальныхъ казенныхъ банковъ и банка Гуанъ-синь-гунъ-сы. Ими производились все новые выпуски дяо, тѣмъ болѣе, что, кромѣ административныхъ расходовъ, выпускъ дяо служилъ для увеличенія оборотныхъ средствъ торгово-промышленныхъ банковъ. Чѣмъ больше появлялось на рынкѣ дяо, тѣмъ ниже падалъ ихъ курсъ.

До 1920 года Гиринское дяо цѣнилось выше дяо Цицикарскаго. Начиная съ 1920 года, наблюдается обратное явленіе: Гиринское дяо падаетъ значительно ниже Цицикарскаго. Причины этого кроются въ дѣятельности банковъ. Цицикарскій банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы издавна выступалъ на рынкѣ въ качествѣ самаго крупнаго скупщика хлѣба. Для производства закупочныхъ операцій банкъ выпускалъ обычно свои бумажные дяо. Гиринскій банкъ Юнъ-хэнъ-инь-хао въ такой роли не выступалъ. Поэтому количество появлявшихся въ обращеніи Цицикарскихъ дяо всегда въ большей степени превышало дѣйствительную потребность въ нихъ торговаго оборота, чѣмъ количество обращающихся Гиринскихъ дяо, и цѣнность послѣднихъ была, поэтому, всегда выше цѣнности дяо Цицикарскихъ.

Съ 1920 года Гиринскій банкъ Юнъ-хэнъ-инь-хао сталъ заниматься тѣми же операціями по скупкѣ хлѣба, которыя производилъ и цицикарскій банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы. Онъ выступилъ въ качествѣ крупнаго закупщика хлѣба на станціяхъ Гиринъ-Чанчунской желѣзной дороги и для производства этихъ операцій выпустилъ столь значительное количество дяо, что Гиринскіе дяо, всегда цѣнившіеся выше Цицикарскихъ, въ настоящее время расцѣниваются ниже послѣднихъ.

Отсутствіе устойчивой мѣновой цѣнности бумажныхъ денежныхъ знаковъ пріучило населеніе къ тому, что оно не стремится къ сбереженіямъ въ бумажныхъ знакахъ, а всѣ излишки такихъ денегъ немедленно же обращаетъ въ какія-либо реальныя цѣнности. Крестьяне обыкновенно пріобрѣтаютъ или дополнительные участки земли, или лошадей и скотъ, или просто улучшаютъ инвентарь своего хозяйства.

Кромѣ этого, на бумажные дяо крестьяне пріобрѣтаютъ серебряные ямбовые слитки (юань-бао). Покупка слитковъ происходитъ обыкновенно по окончаніи реализаціи урожая. Къ этому времени въ мѣстности, наиболѣе богатыя хлѣбомъ, привозятся изъ Фуцзядяна два или три раза въ недѣлю небольшими партіями, по 40—50 штукъ, серебряные слитки (по 53 ляна) для продажи мѣстному населенію. Продаются слитки серебра на дяо черезъ посредство доллара, т.-е. первоначально крестьянинъ долженъ пріобрѣсти на дяо доллары по курсу, а затѣмъ уже—серебряные слитки, по курсу доллара на ляны. На такихъ операціяхъ крестьяне несутъ большіе убытки, но, тѣмъ не менѣе, описанная выше операція продажи хлѣба обязательно на дяо и покупка серебра черезъ долларъ продолжаютъ производиться изъ года въ годъ.

Пріобрѣтаемые, такимъ образомъ, слитки серебра обыкновенно крестьянами очень тщательно скрываются. Въ большинствѣ случаевъ они зарываются въ землю или въ самой фанзѣ, или же снаружи около нея.

По сообщеніямъ провинціальныхъ банковъ, въ настоящее время новыхъ выпусковъ бумажныхъ дяо и сяо-яновъ болѣе не производится. Выпускается лишь незначительное количество дяо для замѣны ветхихъ. Сяо-яны предполагается, будто бы, совершенно изъять изъ обращенія, и въ этомъ направленіи банками принимаются соотвѣтствующія мѣры. Впрочемъ, провѣрить правильность этихъ сообщеній очень трудно, такъ какъ банки не публикуютъ количество выпущенныхъ ими знаковъ.

По имѣющимся свѣдѣніямъ, провинціальными банками Гуанъ-инь-хао и Гуанъ-синь-гунъ-сы было выпущено въ обращеніе въ Хэйлунцзянской провинціи бумажныхъ денежныхъ знаковъ всего на сумму: первымъ—въ серебрѣ около 5 милліоновъ и въ мѣди—350 милліоновъ долларовъ и вторымъ—на 500 милліоновъ дяо. Какое количество бумажныхъ денежныхъ знаковъ выпущено было въ обращеніе гиринскимъ банкомъ Юнъ-хэнъ-инь-хао, установить не удалось, въ виду отказа банка въ выдачѣ какихъ бы то ни было данныхъ о его дѣятельности. Во всякомъ случаѣ, количество выпущенныхъ имъ въ обращеніе бумажныхъ денежныхъ знаковъ въ Гиринской провинціи должно быть больше, чѣмъ выпущено двумя банками въ Хэйлунцзянской провинціи, ибо Гиринская провинція и гуще заселена, и экономически болѣе развита.

Денежные знаки провинціальныхъ банковъ напечатаны довольно грубо, на простой китайской бумагѣ, размѣромъ въ $^1/_8$ листа писчей бумаги и меньше. Чтобы внушить населенію большее довѣріе къ бумажнымъ денежнымъ знакамъ, а также съ цѣлью предотвратить возможность легкой ихъ подделки, банки на бумажныхъ дяо излагаютъ подробно причины и значеніе ихъ выпуска для населенія, условія выпуска и обмѣна и т. п.; иногда просто приводятся цитаты изъ какихъ-нибудь философскихъ работъ или какія-либо пословицы, изреченія и т. п.

Ниже приводятся тексты, напечатанные на бумажномъ дяо Гиринскаго провинціальнаго банка, на бумажномъ долларѣ этого же банка и на бумажномъ денежномъ знакѣ въ тунъ-цзырахъ Цицикарскаго провинціальнаго банка.

1) Лицевая сторона

50. Гиринъ. Казенная ассигнація Юнъ-хэнъ.

Казенный банкъ.

Предъявившій настоящую ассигнацію получаетъ ровно 50 дяо. Лит. «И» № 1460. 15 сентября 1-го года Республиканскаго Правленія. Оттискъ въ уменьшенномъ размѣрѣ года «жэнь-цзы». При предъявленіи размѣнивается на мелкія ассигнаціи. Печати: Казенный Банкъ Юнъ-хэнъ въ Гиринѣ, по Западной большой улицѣ.

Штемпель: При порчѣ и неясности написаннаго не оплачивается (50).

Князь Чжао за 12 городовъ вымѣнялъ кусокъ нефрита, разсказъ о чемъ передается изъ рода въ родъ, какъ замѣчательное событіе.

Я провожаю васъ на родину, и въ это время полная луна взошла на небо и освѣтила своимъ серебристымъ свѣтомъ находящіяся передъ нами озера.

Уѣхавъ отъ родины на далекое разстояніе, гуляя по балкону и видя кругомъ весну, я опечаленъ, что всѣ гости на рѣкѣ не мои земляки.

Сѣверный вѣтеръ гонитъ бѣлыя облака, которыя уже оставили за собой много горъ и рѣкъ. Смотря на это и сердце мое приходитъ въ трепетъ, мнѣ не нравится осень, она не веселитъ душу и сердце.

Путешественникъ намѣренъ двигаться наравнѣ съ солнцемъ и луной, и взадъ и впередъ разъѣзжая въ назначенные сроки. Но осенній вѣтеръ не ждетъ путешественника, онъ впередъ его достигаетъ до столицы Ло-янъ.

Давно я таилъ намѣреніе подняться до высокой ученой степени, но не достигъ ничего до сѣдыхъ волосъ. Кто можетъ знать, что я очень жалѣю себя, иногда смотрю въ зеркало и вижу свое жалкое отраженіе въ немъ.

Проснувшись, я увидѣлъ передъ своей кроватью свѣтлую полосу и думалъ, что на землю палъ иней. Но когда я поднялъ голову и осмотрѣлся тщательно, то узналъ, что это лучъ луны, попавшій въ мою комнату, тогда я поникнулъ головой, вспомнивъ свой домъ, свою семью.

Смотря на распускавшуюся зимнюю розу, предвѣстницу весны, мною овладѣла боязнь за себя и тоска, и я уподобилъ себя травкѣ, выросшей весной около крыльца.

Я всегда думалъ, что трава, растущая во дворцѣ, ежегодно скорбитъ о томъ, что растетъ на такомъ мѣстѣ, такъ она часто подвергается топтанію ногами государя, какъ-будто заграждая ему путь.

Катаясь на лошади, я бросилъ очень цѣнный кнутъ. Но лошадь не стала слушаться поводьевъ. Проѣзжая мимо прекрасной бесѣдки, я сорвалъ ивовую вѣтку. Весной часто это дѣлаютъ прохожіе люди.

Весеннія ночи коротки, не успѣешь еще заснуть, какъ наступаетъ разсвѣтъ, и птицы начинаютъ пѣть за окнами свои пѣсни. Вчера былъ дождь и вѣтеръ. Я сидѣлъ въ комнатѣ, слушалъ вой вѣтра и стукъ дождя и думалъ—неизвѣстно сколько цвѣтовъ опадетъ за эту ночь.

Я былъ въ столицѣ Олъ-янъ, чтобы посѣтить своего друга. Но придя къ нему, я не нашелъ его дома и узналъ, что онъ сосланъ въ дальнія мѣста. Хотя, какъ мнѣ сказали, тамъ рано расцвѣтаютъ розы, но ему было бы веселѣе и пріятнѣе у себя на родинѣ.

Наступили морозы; лебеди улетѣли на югъ. Лагерь покрылся инеемъ. Гдѣ трубятъ сигнальные рожки въ глубинѣ ночи, звукъ которыхъ и напѣвы можно слышать на границѣ.

Передъ воротами моего дома имѣется озеро, окруженное прекрасной зеленой растительностью. Мое намѣреніе—я задерживаю вашу лошадь. Лунный свѣтъ проводитъ васъ. Весенній приливъ воды съ каждой ночью увеличивается.

Выѣхавъ на войну, я не знаю, что дѣлается у меня дома. Возвращаясь домой, я встрѣчу мало знакомыхъ лицъ, такъ какъ большинство уже выѣхало на поле войны.

Выходя изъ воротъ, я никого не вижу. Весна мой другъ, но она уже прошла, и у меня нѣтъ близкихъ друзей, и я одинокій пью лишь вино.

Я думалъ итти гулять на гору, но нѣтъ человѣка, который бы мнѣ принесъ вино. Вспоминая родину, я вспоминаю, что тамъ, гдѣ теперь у насъ цвѣтутъ хризантемы, превратилось въ поле битвы.

Рѣка Вэй идетъ на Востокъ. Когда она дойдетъ до Юнъ-чжоу, я пущу въ нее двѣ слезинки и прошу тебя (рѣку) донести ихъ до родины.

Солнце садится за горы. Хуанъ-хэ (желтая рѣка) несетъ свои воды въ далекое море. Я хочу посмотрѣть въ даль и взбираюсь на высокую башню.

Въ пасмурную погоду солнце свѣтитъ плохо; разлучаясь съ тобой, я незнаю какое время. Я хочу смотрѣть на дорогу, ведущую на желѣзную гору, но ничего не вижу и только думаю.

Груши расцвѣтаютъ бѣлыми цвѣтами бѣлѣе снѣга, и запахъ ихъ, распространяясь повсюду, остается въ складкахъ платья. Весенній вѣтеръ однимъ порывомъ срываетъ цвѣты и несетъ ихъ къ крыльцу государева дворца.

Кое-гдѣ разстилается едва замѣтный дымъ; мѣстность вымерла, трава засохла. Не запирайте воротъ Лунтоу, теперь не требуется предохранить себя отъ варваровъ.

Рисовалъ и писалъ Сюй Сянь-тунъ.

Печатано: Типографія Юнъ хэнъ въ Гиринѣ

2) Лицевая сторона.

Билетъ Казеннаго Банка Юн-хэнъ въ Гиринѣ.

Предъявителю настоящаго билета выдается ровно одинъ долларъ «Лунъ-янъ». Лит. Цзинъ № 926, 34 года Гуансюй 10-й луны.

Печать: Гиринскій Казенный Банкъ.

Оборотная сторона.

Командированный по Высочайшему повелѣнію Сановникъ, Генералъ-Губернаторъ 3-хъ Восточныхъ провинцій, совокупно вѣдающій дѣлами Цзянъ-цзюня тѣхъ же провинцій Сюй, назначенный по Высочайшему повелѣнію въ званіе Фушундуна Гиринскій губернаторъ Чжоу, объявляемъ слѣдующее:

На денежномъ рынкѣ Гиринской провинціи послѣ войны ощущается недостатокъ серебра. Хотя и обращаются на рынкѣ денежныя ассигнаціи, но онѣ не могутъ поднять и развить торговлю.

Въ настоящее время только-что открывается соляная монополія и является много затрудненій при пересылкѣ податей и пошлинъ. Между тѣмъ, потребность въ средствахъ очень велика и разнообразна, а потому необходимо сообразовываться съ положеніемъ и найти способъ объ употребленіи одновременно серебра и денегъ (дяо) и тогда только можетъ быть достигнуто свободное обращеніе денегъ, а, слѣдовательно, и оживленіе денежнаго рынка.

Нынѣ мы постановили отпечатать въ Банкѣ Юнъ-хэнъ денежные знаки двухъ цѣнностей, прошнуровавъ ихъ, приложивъ для большаго довѣрія печать провинціальнаго Управленія Гиринской провинціи и выпустивъ для обращенія на рынокъ, считая ихъ какъ наличное серебро.

Всѣмъ купцамъ и народу всѣ расчеты при покупкѣ казенной соли, уплатѣ земельнаго налога, податей, таможенныхъ пошлинъ, ликина и различныхъ торговыхъ расчетовъ разрѣшается производить настоящими банкнотами.

Всякому, кто бы ни предъявилъ настоящій банкнотъ въ Банкъ, немедленно же уплачивается наличнымъ серебромъ или долларами та сумма, которая указана на банкнотѣ безъ всякаго ограниченія суммы, а также безъ всякой задержки.

Настоящій банкнотъ выпускается для поддержанія рынка.

Если кто-либо будетъ протестовать, чинить препятствія или будетъ заниматься подделкой ихъ и обманывать населеніе, то этотъ будетъ, въ случаѣ выясненія, арестовываться и предаваться тяжелому наказанію.

Объявляя объ изложенномъ, предлагаемъ всѣмъ для исполненія и руководства.

3) Лицевая сторона.

Казенный Банкъ Гуанъ-иць-хао въ Букуѣ (Цицикаръ) Хэйлунцзянской провинціи. 5.

Предъявившій настоящій билетъ получаетъ мѣдной монетой 5 мэй. Лит. «ХЭНЪ» № 08186 « » января 2-го года Республиканскаго Правленія. Свободно обращается въ торговлѣ.

Оборотная сторона.

Вслѣдствіе несовершенства ранѣе денежной системы, нашъ банкъ выпустилъ въ обращеніе кредитные билеты въ 10 мэй, 20 мэй, 30 мэй, 50 мэй, 100 мэй и 200 мэй,—всего 6 родовъ для большаго удобства, какъ народа, такъ и купечества.

Въ настоящее время, вслѣдствіе большого недостатка мелкой размѣнной монеты, что значительно затрудняетъ расчеты въ торговлѣ, Коммерческое О-во, замѣтивъ это, ходатайствовало передъ мѣстнымъ Дуду о разрѣшеніи нашему банку о выпускѣ 5-мэйныхъ билетовъ, дабы пополнить ощущаемый недостатокъ въ денежныхъ знакахъ этого достоинства.

Нынѣ нашъ банкъ выпустилъ, по распоряженіямъ Дуду, на рынокъ настоящій денежный знакъ въ цѣляхъ пополненія недостатка и въ помощь при производствѣ расчетовъ въ торговлѣ.

Настоящій денежный знакъ идетъ на одинаковыхъ правахъ съ выпущенными ранѣе такими же знаками различнаго достоинства, о чемъ считаемъ долгомъ при семъ разъяснить.

4) Лицевая сторона.

Цицикарскій правительственный (1) О-во «Гуанъ-синь-гун-сы».

Предъявившій настоящую ассигнацію (билетъ) получаетъ серебряной монетой ровно 1 дяо. Лит. ЦО № 145. При неясности № ассигнація не оплачивается. 34-го года Правленія Гуань-суй, 1-е число 5-й луны.

О-во «Гуанъ-синь-гун-сы» въ Хэйлунцзянской провинціи (1).

Оборотная сторона.

Ранѣе, въ виду того, что Хэйлунцзянская провинція, находясь на далекой окраинѣ, сильно нуждается въ серебрѣ и деньгахъ, наше О-во, съ разрѣшенія властей, организовало Акц. О-во Гуанъ-синь-гун-сы, въ составъ коего вошли, какъ казенные капиталы, такъ и капиталы частныхъ лицъ. Дѣятельность О-ва заключается въ выпускѣ на рынокъ казенныхъ ассигнацій въ цѣляхъ пополненія денежныхъ средствъ этого края. Настоящія ассигнаціи идутъ одинаково, какъ при уплатѣ казеннаго налога, пошлинъ, такъ и имѣютъ свободное обращеніе въ торговлѣ.

Ассигнаціи размѣниваются въ О-вѣ на серебро и серебряныя монеты.

Нынѣ, вслѣдствіе измѣненія положенія рынка, гдѣ цѣна на серебряную монету то поднимается, то падаетъ, весьма трудно держать цѣну одинаковой, О-во возбудило ходатайство передъ Генер.-Губернаторомъ и Губернаторомъ, которые и разрѣшили, что ассигнаціи будутъ размѣниваться по существующему въ данный моментъ курсу серебромъ или серебряной монетой, не позволяя никакихъ удержаній, въ цѣляхъ большаго обращенія ассигнацій и для удобства торговли.

В) Частными банками, уѣздами, коммерческими обществами, ханшинными заводами и другими торгово-промышленными предпріятіями выпускались въ обращеніе, преимущественно, бумажные дяо. Выпускъ денежныхъ знаковъ частными предпріятіями обусловливался, главнымъ образомъ, недостаткомъ ихъ въ обращеніи.

Знаки эти служили только для взаимнаго обмѣна населенія—въ уплату податей и налоговъ они не принимались. Районъ распространенія ихъ также былъ ограниченъ: дяо, выпускавшіеся уѣздами, имѣли обращеніе только въ предѣлахъ уѣзда; дяо коммерческихъ обществъ, ханшинныхъ заводовъ и другихъ предпріятій—только въ районѣ ихъ вліянія. Дяо уѣздные обыкновенно выпускались коммерческими обществами.

Денежные знаки, выпускавшіеся въ обращеніе частными организаціями, настолько плохо и небрежно печатались, а иногда и просто писались отъ руки, что сами выпускавшіе ихъ организаціи въ напечатанномъ или написанномъ на денежномъ знакѣ текстѣ указывали, напримѣръ, что знаки эти «при лампѣ» не оплачиваются; тѣмъ не менѣе, эти знаки въ своемъ районѣ выполняли роль орудій обмѣна. Съ цѣлью воспрепятствовать возможности легкой поддѣлки, на нихъ также какъ и на знакахъ, выпускаемыхъ провинціальными банками, печатались условія и причины выпуска ихъ, или же выдержки изъ философскихъ произведеній и т. п.

Для иллюстраціи приводится содержаніе текста на дяо, выпущенномъ частной фирмой.

2) Лицевая сторона.

Область Синь-чэнъ-фу на Востокѣ отъ рѣки Ши-тоу-чэнъ-цзы. Юнъ-цзэнъ-чанъ.

Предъявившій сіе получаетъ мѣстными деньгами ровно 1 дяо. Размѣнивается на ассигнаціи. При лампѣ не оплачивается. Лит. «Чжоу» № 241—1-го ноября, 1-го года Республиканскаго Правленія. Печать: Ши-тоу-чэнъ-цзы. Юнъ-цзэнъ-чанъ

Оборотная сторона.

15-го числа 10 луны с. г. я шелъ пѣшкомъ изъ храма Сюе-танъ, направляясь въ Линъ-чао. Два товарища слѣдовали за мной. При переходѣ глиняннаго холма палъ иней. Деревья оголились. Тѣнь людей падала на землю, и т. д., и т. д.

Обезпечивались денежные знаки исключительно состояніемъ организацій, выпускавшихъ ихъ, а главнымъ образомъ, довѣріемъ къ нимъ населенія. Если бумажные денежные знаки какого-нибудь предпріятія предъявлялись ему къ обмѣну на мѣдь, и если это предпріятіе отъ такого обмѣна отказывалось, то оно подлежало, по существующему обычному праву, принудительной продажѣ.

Болѣе сложна была отвѣтственность за обмѣнъ на металлы бумажныхъ денежныхъ знаковъ, выпускавшихся коммерческими обществами. Коммерческія общества выпускали дяо подъ отвѣтственностью всѣхъ членовъ, входящихъ въ составъ о-ва, и въ соотвѣтствіи съ цѣнностью имущества ихъ. Каждый членъ о-ва имѣлъ право получить заготовляемые обществомъ бланки дяо на сумму въ предѣлахъ установленной стоимости его имущества и выпускать ихъ въ обращеніе, предварительно налагая на нихъ свою печать. Въ случаѣ несостоятельности фирмъ, отвѣтственность за выпущенные дяо возлагалась, прежде всего, на фирму, а уже затѣмъ на коммерческое общество. Опредѣленіе имущественнаго состоянія фирмъ о-ва производилось обыкновенно къ каждому новому году.

Въ зависимости отъ состоятельности предпріятій, выпускавшихъ бумажные дяо, отъ степени довѣрія, коимъ пользовались эти предпріятія, у населенія устанавливалась курсовая стоимость различныхъ дяо между собой и по отношенію къ металламъ.

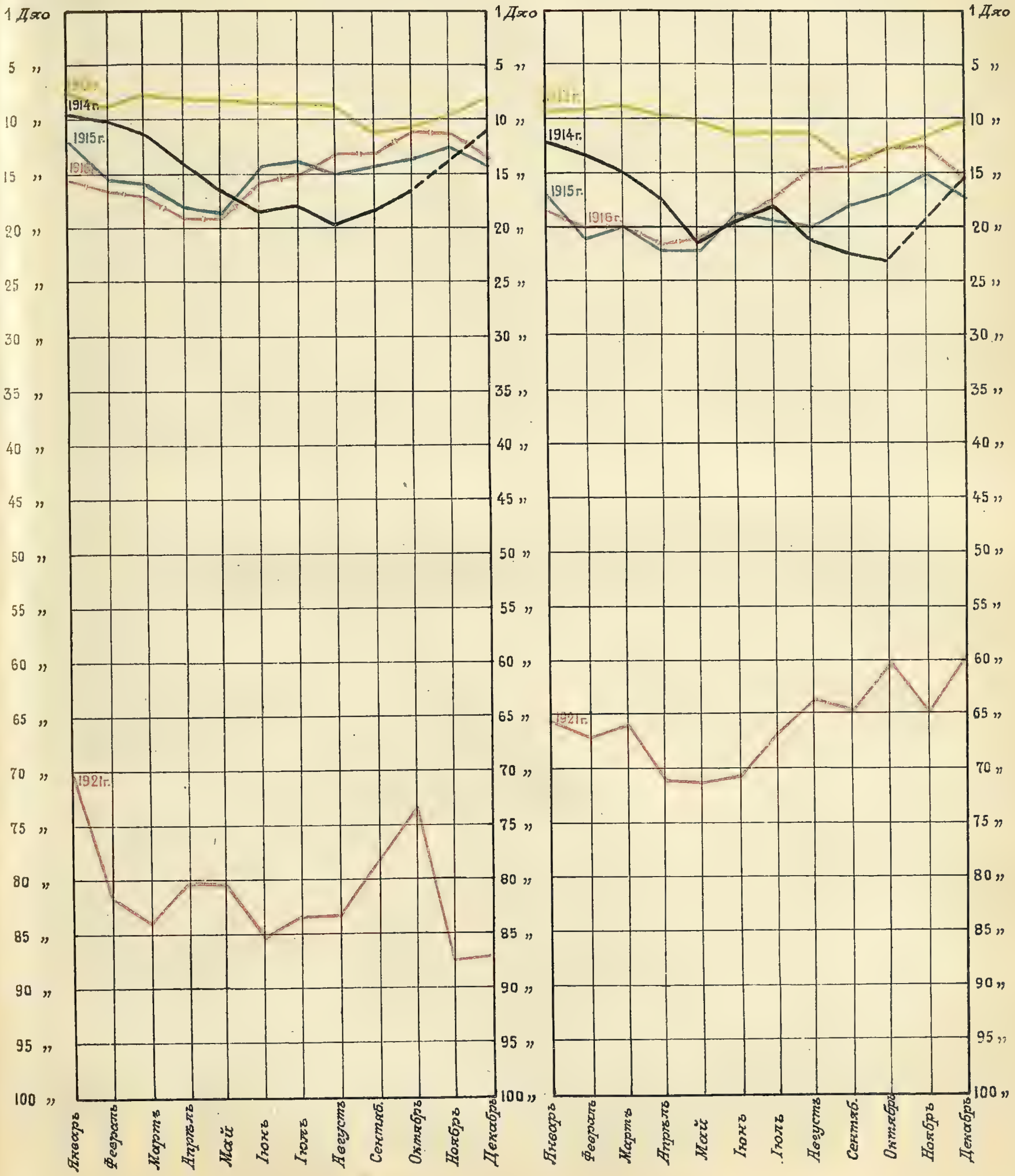
Въ настоящее время выпускъ бумажныхъ денежныхъ знаковъ частными предпріятіями и коммерческими обществами центральной властью воспрещенъ.

Однако, въ дѣйствительности, и теперь въ отдаленныхъ районахъ нѣкоторыя коммерческія о-ва продолжаютъ еще выпускать въ обращеніе, такъ-называемые, мѣстные дяо.

Лицамъ, производившимъ въ прошломъ году экономическое обслѣдованіе Сѣверной Маньчжуріи, пришлось наблюдать такой случай. Въ одномъ изъ городовъ по рѣкѣ Сунгари коммерческое о-во постановило организовать охрану города отъ хунхузовъ. Средства на содержаніе охранной стражи рѣшено было собрать со всего мѣстнаго населенія. Въ результатѣ, средствъ собрано было гораздо больше, чѣмъ требовалось на

Діаграмма № 67.

Средніе мѣсячные курсы на Харбинской биржѣ—золотого рубля за 1913 годъ и іены—за 1914, 1915, 1916 и 1921 года—на дяо Гиринское и Цицикарское.


А. Курсъ на дяо Гиринское. **Б. Курсъ на дяо Цицикарское.**

содержаніе охраны. Тогда коммерческое общество образовало изъ оставшихся денегъ особый фондъ и, съ цѣлью увеличенія его, выпустило подъ обезпеченіе денегъ, составляющихъ этотъ фондъ, свои собственныя мѣстныя дяо. Въ моментъ посѣщенія коммерческаго о-ва лицами, производившими обслѣдованіе, въ немъ какъ-разъ происходила работа по штемпелеванію дяо. Эти дяо были выпущены въ обращеніе по курсу обращающихся тамъ провинціальныхъ дяо, но на рынкѣ они стали расцѣниваться только въ 50% стоимости послѣднихъ.

Въ 1921 году въ уѣздѣ Юй-шу-сянь Гиринской провинціи появилось въ обращеніи до 300 различныхъ видовъ мѣстныхъ дяо, выпущенныхъ торговыми фирмами уѣзда.

Дѣло въ томъ, что за послѣдній періодъ времени Гиринскій банкъ Юнъ-хэнъ-инь-хао выпускалъ въ обращеніе, главнымъ образомъ, дяо въ крупныхъ купюрахъ. Недостатокъ въ оборотѣ дяо мелкихъ купюръ вызвалъ затрудненія въ мѣстной торговлѣ. Въ виду этого нѣкоторыя торговыя фирмы уѣзда обратились къ уѣздному начальнику съ просьбой разрѣшить имъ выпустить въ обращеніе свои собственные дяо мелкаго достоинства. Считая со своей стороны необходимымъ удовлетворить острую нужду населенія въ мелкихъ дяо, уѣздный начальникъ удовлетворилъ ходатайства фирмъ. Выпускъ собственныхъ дяо обѣщалъ фирмамъ большіе удобства и барыши. Поэтому, дяо стали выпускать не только тѣ фирмы, которыя получили на это разрѣшеніе уѣзднаго начальника, но и тѣ, которыя такого разрѣшенія не имѣли. Въ концѣ-концовъ, къ началу 1922 года на рынкѣ въ уѣздѣ Юй-шу-сянь обращались дяо, выпущенные болѣе, чѣмъ тремя стами торговыхъ фирмъ.

Свободу такой своеобразной эмиссіи не замедлили использовать ловкіе люди. Хозяева одной изъ фирмъ торговой слободки Укешу, выпустивъ до 2-хъ милліоновъ своихъ дяо, закупили на нихъ хлѣбъ у мѣстныхъ крестьянъ, а затѣмъ скрылись. Держатели дяо этой фирмы, узнавъ о ея продѣлкѣ, предъявили требованіе къ уѣздному начальнику разыскать скрывшихся и заставить ихъ возмѣстить причиненные имъ убытки.

Убѣдившись на дѣлѣ, къ какимъ послѣдствіямъ можетъ привести разрѣшенное имъ право эмиссіи, уѣздный начальникъ издалъ тотчасъ же распоряженіе всѣмъ безъ исключенія фирмамъ, выпустившимъ дяо, собрать ихъ къ 15-му декабря 1921 года и прекратить дальнѣйшій выпускъ. Невыполнившимъ этого распоряженія грозило привлеченіе къ отвѣтственности. Въ этомъ же распоряженіи уѣздный начальникъ объявилъ, что, учитывая затрудненія въ торговомъ оборотѣ, происходящія изъ-за отсутствія на рынкѣ дяо мелкихъ достоинствъ, онъ обратился непосредственно въ Гиринскій банкъ съ ходатайствомъ о выпускѣ такихъ дяо. Къ указанному въ распоряженіи сроку болѣе 200 фирмъ не могли собрать выпущенныхъ ими дяо и потому были оштрафованы уѣздной администраціей по 500 долларовъ каждая. Большинство изъ этихъ фирмъ не было въ состояніи единовременно уплатить наложенный штрафъ и вслѣдствіе этого владѣльцы ихъ были заключены въ тюрьму.

Подобнаго рода явленія нужно, все-таки, считать уже исключеніями. Во всякомъ случаѣ, право совершенно свободной эмиссіи, которымъ пользовались раньше всѣ, кому это было нужно или выгодно, отходитъ въ область исторіи.

Три денежныя системы.

Такимъ образомъ, въ процессѣ экономическаго развитія въ народномъ хозяйствѣ Сѣверной Маньчжуріи выработались три вида денежнаго обращенія съ тремя самостоятельными денежными расчетными единицами: 1) денежное обращеніе съ серебромъ въ слиткахъ, съ расчетной единицей «лянъ», 2) денежное обращеніе съ мѣднымъ и бумажнымъ «дяо», съ расчетной единицей «дяо», и 3) денежное обращеніе съ серебрянымъ и бумажнымъ долларомъ, съ расчетной единицей «долларъ».

Эти три вида денежнаго обращенія не имѣли между собой постоянной, установленной связи и шли обособленными различными путями въ соотвѣтствіи съ особенностями экономическаго развитія края.

Настоящее время застаетъ денежное обращеніе Сѣверной Маньчжуріи, въ отношеніи распредѣленія его по пространству страны, въ слѣдующемъ видѣ. Денежное обращеніе съ серебромъ въ слиткахъ съ расчетной единицей лянъ, распространявшееся первоначально во всѣхъ пограничныхъ районахъ при обмѣнѣ съ внѣшними рынками и служившее въ экономическихъ центрахъ для производства крупныхъ расчетовъ, сосредоточилось въ настоящее время лишь въ сѣверо-западной части Сѣверной Маньчжуріи, въ Баргѣ, и сеймахъ Монголіи, гдѣ въ качествѣ орудій обмѣна до сихъ поръ фигурируютъ—овца, кирпичъ чаю, кусокъ матеріи и т. п. и въ которой только за послѣднія десятилѣтія стало распространяться серебро въ слиткахъ, какъ болѣе совершенное и удобное орудіе обмѣна.

Денежное обращеніе съ мѣднымъ и бумажнымъ дяо и расчетной единицей того же наименованія, занимавшее первоначально весь остальной районъ Сѣверной Маньчжуріи, съ проведеніемъ Кит. Вост. жел. дор. и развитіемъ пересѣченнаго ею района и тяготѣющихъ къ ней мѣстностей, стало отступать въ глубь страны, освобождая свое мѣсто для болѣе совершенной формы денежнаго обращенія—серебрянаго и бумажнаго доллара.

Въ районахъ непосредственнаго соприкосновенія двухъ видовъ денежнаго обращенія образовались пространства со смѣшаннымъ денежнымъ обращеніемъ, составляющія какъ бы переходную ступень.

Продвигающимся видомъ является долларовое денежное обращеніе. Въ районахъ Браги образовались пространства доллароваго обращенія, смѣшаннаго съ обращеніемъ въ серебряныхъ слиткахъ, въ остальныхъ районахъ—доллароваго обращенія съ обращеніемъ въ «дяо».

Иностранная монета и кредитные билеты.

Съ проведеніемъ Китайской Восточной желѣзной дороги въ Сѣверной Маньчжуріи пріобрѣли широкое распространеніе русскія монеты золотыя, серебряныя и мѣдныя.

На русскія деньги производились широкія торговыя операціи во всей полосѣ отчужденія. Русскія деньги проникли, въ концѣ-концовъ, и внутрь страны и пользовались тамъ большимъ довѣріемъ. Русскія металлическія деньги можно встрѣтить въ обращеніи и въ настоящее время во всѣхъ болѣе или менѣе развитыхъ экономически районахъ Сѣверной Маньчжуріи.

Не меньшимъ распространеніемъ и довѣріемъ, чѣмъ монета, пользовались до европейской войны въ Сѣверной Маньчжуріи русскіе кредитные билеты. Эти билеты въ полной мѣрѣ замѣняли собой металлическія русскія деньги. На нихъ иногда заключались торговыя сдѣлки, съ большей даже охотой чѣмъ на металлическія деньги. Дѣйствительная стоимость ихъ была для мѣстнаго населенія несомнѣнна; кромѣ того, они были и болѣе удобны для храненія, перевозки и т. п. Особенно цѣнились кредитные билеты высшаго достоинства—въ 100 и 500 рублей.

Насколько мѣстное населеніе за короткій сравнительно срокъ привыкло къ русскимъ деньгамъ и какъ оно вѣрило въ нихъ, можно судить по тому, что нѣкоторые районы, расположенные по границѣ съ Россіей, послѣ финансоваго крушенія послѣдней, оказались совершенно безъ денежныхъ знаковъ. Кромѣ русскихъ денегъ, въ этихъ районахъ не было въ обращеніи никакихъ другихъ денежныхъ знаковъ. Во время производства обслѣдованія въ этихъ районахъ, къ агентамъ Экономическаго Бюро нерѣдко обращались съ вопросами о томъ, когда же снова появятся «настоящія русскія деньги».

Послѣ экономическаго краха Россіи—на Дальнемъ Востокѣ получилъ широкое распространеніе японскій кредитный енъ.

Несмотря на то, что такая могучая финансовая организація какъ Кит. Вост. жел. дор. ведетъ всѣ свои финансовыя операціи въ настоящее время на китайскіе доллары, несмотря на то, что китайское населеніе края не имѣетъ склонности къ допущенію на мѣстные рынки японскихъ денежныхъ знаковъ, японскій кредитный енъ замѣтно внѣдряется въ хозяйственный оборотъ страны взамѣнъ исчезнувшихъ русскихъ денегъ. Въ полосѣ отчужденія и въ нѣкоторыхъ районахъ Сѣверной Маньчжуріи японскій кредитный енъ пріобрѣлъ уже большое значеніе. Но въ глубь страны ему пока проникнуть не удалось. Коренное населеніе Сѣверной Маньчжуріи японскихъ кредитныхъ енъ въ обмѣнъ на продукты своего хозяйства не принимаетъ.

На денежномъ рынкѣ Сѣверной Маньчжуріи обращаются преимущественно кредитные ены въ золотой валютѣ, выпускаемые Корейскимъ банкомъ.

Кромѣ кредитнаго ена въ золотѣ, на рынкахъ Сѣверной Маньчжуріи обращались, въ небольшомъ количествѣ, кредитные ены въ серебрѣ, выпущенные Іокогама Спеси Банкомъ. Обезпечивающее ихъ серебро сплавлено и находится въ Шанхаѣ. Бумажный серебряный енъ обмѣнивается на долларъ траттами на Шанхай. Серебряныя ены примѣнялись на Дайренской биржѣ до осени 1921 года, когда они принуждены были уступить мѣсто золотымъ.

---

3. Вліяніе денежнаго обращенія на народное хозяйство края.

Отрицательныя стороны существующаго въ странѣ денежнаго обращенія, далеко не вышедшаго изъ первоначальныхъ стадій своего развитія, всей своей тяжестью ложатся на хозяйственно-экономическую жизнь.

Отсутствіе денежной системы, неустойчивость денежнаго обращенія, постоянное измѣненіе стоимости денегъ, какъ мѣрила цѣнностей,—являются причиной значительныхъ затрудненій, съ которыми сталкивается хозяйственная дѣятельность.

Въ хозяйственно-экономической дѣятельности чувствуется, прежде всего, неустойчивость, отсутствіе твердой базы для прочнаго хозяйственнаго развитія. Случаи экономическихъ краховъ то въ одной, то въ другой провинціи также часты, какъ и неожиданны. Рѣзкія измѣненія цѣнности денежныхъ знаковъ, происходящее отъ совершенно случайныхъ, часто не поддающихся предварительному учету, причинъ разрушаютъ всѣ, казавшіеся обоснованными, расчеты, и нерѣдко создаютъ эти частичные кризисы. Очень острый кризисъ пережила Цицикарская провинція въ 1913 году. Осенью 1912 года цицикарскій банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы, по порученію правительства, производилъ скупку зерна для пополненія интендантскихъ запасовъ. За скупаемое зерно банкъ, по распоряженію правительства, разсчитывался выпускаемыми имъ бумажными дяо. Въ началѣ 1913 года правительство обязано было произвести платежи германскимъ фирмамъ за поставленныя ими орудія—по условію, серебромъ. Достаточнаго количества серебра въ наличности не оказалось. Тогда банкамъ поручено было скупить его у населенія. Цицикарскій банкъ усиленно скупалъ серебро по всей провинціи, уплачивая за него тѣ же дяо. Провинція была завалена этими денежными знаками, и цѣнность ихъ чрезвычайно пала. Дяо, стоившее въ 1912 году около 30 центовъ, въ 1913 году расцѣнивалось лишь въ 10 центовъ. Такое рѣзкое паденіе дяо положительно разорило край; масса фирмъ принуждена была прекратить свое существованіе.

Подобнаго рода явленія происходили и въ Гиринской провинціи, вызывая за собой тѣ же послѣдствія.

Паденіе цѣнности русскихъ денежныхъ знаковъ, получившихъ огромное распространеніе въ предѣлахъ Маньчжуріи, было также одной изъ серьезныхъ причинъ кризиса послѣдняго времени.

Постоянное опасеніе всегда возможнаго обезцѣненія денегъ убиваетъ у осторожнаго предпринимателя стремленіе къ широкому размаху въ работѣ и вводитъ его обычно въ узкія рамки. Широкія перспективы будущаго замѣняются мелкими интересами ближайшаго времени.

Этимъ въ значительной степени объясняется отсутствіе въ краѣ крупныхъ капиталистическихъ хозяйствъ и, наоборотъ, огромный процентъ предпріятій съ небольшими капиталами.

Съ другой стороны, отсутствіе твердаго денежнаго основанія создаетъ благодатную почву для спекулятивной дѣятельности. Взамѣнъ твердаго расчета, основаннаго на соображеніяхъ экономическаго характера, въ мѣстной хозяйственной жизни преобладаетъ элементъ удачи, извлеченіе выгодъ изъ неустойчивости денегъ и цѣнъ. Трудно уловимыя, при существующихъ условіяхъ денежнаго обращенія, возможности реализаціи хозяйственныхъ предположеній и заключаемыхъ срочныхъ сдѣлокъ превращаютъ хозяина въ игрока. Нигдѣ, кажется, игрѣ случая въ этомъ отношеніи не принадлежитъ такой роли, какъ въ Маньчжуріи. Крупнѣйшая область ея торговли—хлѣбная—въ большей части проходитъ въ условіяхъ страстной игры. Стоитъ только пойти на хлѣбную биржу въ Фуцзядянѣ, чтобы убѣдиться въ этомъ. Въ осенніе мѣсяцы биржа—это тысячная толпа, возбужденная, нервная, волнующаяся. Отъ юнцовъ-комиссіонеровъ, снующихъ въ операціонномъ залѣ, до пожилыхъ солидныхъ владѣльцевъ фирмъ, возсѣдающихъ въ ложахъ и наблюдающихъ за быстро объявляемыми цѣнами сдѣлокъ,—все это охвачено однимъ стремленіемъ легко и быстро нажить. Подобнаго ажіотажа совершенно не знаютъ европейскія биржи. Товара нѣтъ, нѣтъ даже предварительныхъ сдѣлокъ, нѣтъ опредѣленныхъ цѣнъ, а игра идетъ около цѣнъ минувшаго сезона и въ расчетѣ на разницу въ курсахъ денежныхъ знаковъ, и въ цѣнахъ хлѣба. Сдѣлка, свершонная сегодня, продается завтра и т. д.

Игра—обычная стихія туземнаго торговаго класса. Цѣлыя отрасли туземной промышленности построены на расчетѣ игры на разницу. Маслобойная промышленность является наиболѣе яркимъ образцомъ такой промышленности (см. стр. 448).

Отпечатокъ спекулятивной дѣятельности лежитъ и на всемъ остальномъ торгово-промышленномъ оборотѣ, весьма затрудняя его правильное развитіе.

Состоянію денежнаго обращенія обязаны и постоянныя колебанія товарныхъ цѣнъ края, чрезвычайно тяжело отражающіяся на малоимущемъ населеніи. Періоды обезцѣненія денежныхъ знаковъ, въ особенности дяо, наиболѣе распространенныхъ въ толщѣ населенія, угнетающе дѣйствовали на населеніе. Кризисъ Цицикарской провинціи въ 1913 году, о которомъ упоминалось выше, вызвалъ страшную дороговизну жизни; мѣстное населеніе испытывало тогда настоящее бѣдствіе. Та же самая картина наблюдалась и въ послѣдніе годы. Курсъ Гиринскаго и Цицикарскаго дяо неудержимо падалъ, жизнь дорожала, а заработная плата не росла соотвѣтственно удорожанію жизни. Населенію снова пришлось переносить на себѣ всю тяжесть послѣдствій неудовлетворительнаго состоянія въ странѣ денежнаго обращенія.

Послѣдствіемъ неустойчивости денежнаго обращенія является также чрезвычайная дороговизна существующаго въ краѣ кредита, а отсюда его малая доступность и ничтожная роль въ развитіи хозяйственной дѣятельности. Этимъ же объясняется неувѣренность населенія въ прочности кредитныхъ учрежденій и отсутствіе у него стремленій къ помѣщенію въ эти учрежденія своихъ сбереженій. Свободныя средства населенія не концентрируются здѣсь въ банковскихъ организаціяхъ. Большимъ довѣріемъ въ глазахъ населенія пользуются частныя торговыя фирмы. Къ нимъ за небольшіе проценты населеніе и несетъ свои сбереженія.

Наконецъ, однимъ изъ своеобразныхъ послѣдствій непостоянства денежнаго обращенія является безчисленное количество въ странѣ предпріятій, занимающихся исключительно размѣномъ денегъ. Кого изъ вновь прибывающихъ въ торговые центры Сѣверной Маньчжуріи европейцевъ не поражали эти городскіе кварталы, сплошь занятые мѣняльными лавками и конторами, эти мѣняльные столы у дверей чуть не каждаго магазина, эти бѣгающіе по улицамъ мѣнялы со своими однообразными у всѣхъ мѣшечками, наполненными разнаго рода денежными знаками, пронзительно выкрикивающіе свое «тинъ-пяо» (ены). Десятки тысячъ людей заняты исключительно этой профессіей—трудной, требующей большой подготовки, опыта, навыковъ и быстроты въ сложныхъ расчетахъ. Цѣлая армія спеціалистовъ-профессіоналовъ живетъ сама и содержитъ свои семьи исключительно на разницу въ курсахъ размѣниваемыхъ ими денежныхъ знаковъ. Если такого рода предпріятія играютъ положительную роль въ процессѣ размѣна однихъ денежныхъ знаковъ на другіе, на что было обращено вниманіе раньше, то на результатахъ всего народнаго хозяйства существованіе ихъ отражается крайне неблагопріятно.

Эти ненужныя въ нормальныхъ условіяхъ денежнаго обращенія учрежденія, во-первыхъ, вырываютъ изъ производительнаго торговаго оборота огромныя суммы на свое содержаніе и, во-вторыхъ, увеличиваютъ себѣстоимость продуктовъ и товаровъ, ибо въ каждомъ хозяйствѣ расходы на размѣнъ денегъ, какъ накладные расходы, учитываются и включаются въ стоимость продуктовъ и товаровъ.

Обременяя народное хозяйство края, всѣ эти послѣдствія неудовлетворительнаго состоянія денежнаго обращенія являются, вмѣстѣ съ тѣмъ, тяжелымъ тормозомъ въ его развитіи. Обширнѣйшій край, заключающій въ себѣ въ потенціальномъ состояніи огромнѣйшія хозяйственныя богатства—въ промышленномъ отношеніи остается до сихъ поръ почти не тронутымъ. Народное хозяйство развивается пока лишь за счетъ труда земледѣльца. Отсутствіе прочнаго денежнаго базиса задерживаетъ порывъ частной предпріимчивости въ области промышленной.

Все это въ достаточной степени учитывается и торговлей, и промышленностью, и въ народно-хозяйственномъ оборотѣ края постепенно, но упорно распространяются болѣе совершенные виды денежнаго обращенія съ болѣе прочнымъ и устойчивымъ металлическимъ основаніемъ.

XIX.

КРЕДИТЪ.

Общее состояніе кредита.

Кредитъ въ Сѣверной Маньчжуріи проходилъ въ своемъ развитіи тѣ же этапы, по которымъ проходило развитіе кредита и во всѣхъ другихъ странахъ. Но въ то время, какъ кредитъ культурныхъ экономически развитыхъ странъ въ настоящее время вылился въ совершенныя формы организацій, въ то время какъ простѣйшія формы организацій кредита, являвшіяся спутникомъ низшихъ ступеней экономическаго развитія, почти исчезли, оставивъ по себѣ лишь слѣдъ въ исторіи экономическаго развитія страны, кредитъ въ Сѣверной Маньчжуріи сохранилъ до настоящаго времени формы организацій всѣхъ этаповъ своего развитія,—отъ самыхъ простѣйшихъ формъ, такъ-называемыхъ, ссудныхъ конторъ до формъ наиболѣе совершенныхъ—банковъ европейскаго типа.

Также какъ и денежное обращеніе, кредитъ распредѣлился по различнымъ экономическимъ районамъ въ формахъ организацій, соотвѣтствующихъ уровню развитія этихъ районовъ. Въ крупныхъ торговыхъ центрахъ дѣйствуютъ кредитныя учрежденія европейскаго типа. Въ глубинѣ страны еще господствуютъ примитивныя туземныя организаціи кредита.

Развивался кредитъ въ Сѣверной Маньчжуріи въ тѣхъ же условіяхъ, какъ и денежное ея обращеніе. Центральная государственная власть и въ этой области народно-хозяйственной жизни страны не принимала почти никакого участія; все дѣло было предоставлено исключительно частной иниціативѣ. Никакихъ спеціальныхъ законовъ, регулирующихъ дѣятельность и организацію кредитныхъ учрежденій, какъ-то: банковъ, акціонерныхъ компаній, товариществъ и т. п., не существуетъ.

Всѣ эти учрежденія открываются явочнымъ порядкомъ и функціонируютъ, руководствуясь въ своей дѣятельности правилами, выработанными путемъ долголѣтняго опыта и практики. Частные банки и другія болѣе или менѣе крупныя кредитныя организаціи учреждаются въ большинствѣ случаевъ на паевыхъ началахъ съ небольшимъ, какъ общее правило, капиталомъ и незначительнымъ количествомъ участниковъ-пайщиковъ.

Владѣльцами такихъ предпріятій или руководителями ихъ являются преимущественно уроженцы провинціи Шанъ-си, которые считаются исключительно способными дѣятелями въ области кредита. Изъ нихъ же формируется, главнымъ образомъ, и штатъ служащихъ такого рода учрежденій.

Къ поступающимъ на службу въ кредитныя учрежденія предъявляются очень большія требованія. Прежде чѣмъ быть зачисленнымъ въ штатъ и получить опредѣленное жалованье, необходимо пройти суровую служебную школу —испытаніе. Срокъ испытанія не менѣе трехъ лѣтъ. Въ теченіе этого времени испытуемый не получаетъ никакого жалованья, а пользуется отъ учрежденія лишь полнымъ содержаніемъ. Самъ онъ и его семья, которая обязуется принять на себя всю отвѣтственность за нравственныя и служебныя качества испытуемаго, въ это время находятся подъ особымъ надзоромъ. Сношенія испытуемаго съ семьей могутъ происходить лишь съ вѣдома и подъ непосредственнымъ наблюденіемъ учрежденія.

Послѣ трехъ лѣтъ испытанія производится оцѣнка личныхъ и служебныхъ качествъ испытуемаго, и, въ зависимости отъ нея, онъ или зачисляется въ штатъ постоянныхъ служащихъ, съ соотвѣтствующимъ должности жалованьемъ, освобождая себя и семью отъ надзора, или же увольняется; въ случаѣ совершенія какого-либо проступка, связаннаго съ нарушеніемъ матеріальныхъ интересовъ учрежденія, испытуемый вмѣстѣ съ поручавшейся за его честность семьей подвергается аресту до уплаты соотвѣтственнаго проступку штрафа.

Болѣе мелкія кредитныя предпріятія учреждаются какъ на паевыхъ началахъ, такъ и на началахъ единоличнаго владѣнія; въ послѣднемъ случаѣ обыкновенно предпріятіе переходитъ отъ отца къ сыну и такъ далѣе изъ поколѣнія въ поколѣніе.

Операціи кредитныхъ учрежденій различны въ зависимости отъ формы ихъ организаціи. Банки полуправительственные, провинціальные-правительственные, частные, крупныя банкирскія конторы и даже крупныя мѣняльныя конторы производятъ обыкновенныя банковскія операціи: по текущимъ счетамъ, срочнымъ вкладамъ, ссудамъ, учету векселей, денежнымъ переводамъ и т. п. Болѣе мелкія, а также и нѣкоторыя крупныя учрежденія ведутъ только часть изъ этихъ операцій, или ограничиваются лишь выполненіемъ тѣхъ, которыя являются основными ихъ операціями. Такъ, весьма часто мѣняльныя лавки и ломбарды, кромѣ размѣна денегъ или выдачи ссудъ подъ залогъ движимаго имущества, никакихъ другихъ операцій не производятъ.

Указанныя банковскія операціи мало чѣмъ отличаются отъ операцій европейскихъ кредитныхъ учрежденій. Характерными особенностями ихъ являются лишь размѣры ссудныхъ процентовъ, сроки ссудъ и формы обезпеченія.

Какъ общее правило, *размѣръ ссуднаго процента* въ Сѣверной Маньчжуріи чрезвычайно высокъ. Онъ не одинаковъ въ различныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ: въ крупныхъ полуправительственныхъ банкахъ (Китайскій, Путей Сообщеній), а также въ банкѣ Трехъ Восточныхъ провинцій взимается отъ 0,8 до 1,5% мѣсячныхъ, въ провинціальныхъ банкахъ—отъ 0,8 до 1,8% мѣсячныхъ, въ частныхъ банкахъ, банкирскихъ конторахъ, ломбардахъ и т. п.—до 5—6% мѣсячныхъ, а въ нѣкоторыхъ частныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ процентъ достигаетъ иногда невѣроятныхъ размѣровъ—8—10% въ мѣсяцъ и даже выше.

Центральная власть неоднократно пыталась ограничить размѣры взимаемаго кредитными учрежденіями процента, но въ этомъ отношеніи ей не удалось достигнуть положительныхъ результатовъ. Только въ крупныхъ полуправительственныхъ банкахъ и правительственныхъ-провинціальныхъ банкахъ, какъ-будто, размѣръ ссудныхъ процентовъ сталъ болѣе или менѣе устойчивымъ и умѣреннымъ, въ частныхъ же учрежденіяхъ онъ колеблется на высокомъ уровнѣ и до настоящаго времени.

Сроки на различнаго рода ссуды устанавливаются обычно непродолжительные. Въ большинствѣ случаевъ ссуды выдаются на одинъ—три мѣсяца; существуютъ сроки ссудъ и болѣе продолжительные: до 6-ти, 9-ти мѣсяцевъ и даже до одного года, но ими пользуются гораздо рѣже. Всѣ ссуды допускается пересрочивать на прежніе сроки.

Наконецъ, всѣ виды ссудъ, которыя выдаются кредитными учрежденіями, обязательно должны быть обезпечены *поручительствомъ* не менѣе какъ двухъ лицъ, извѣстныхъ учрежденію за вполнѣ кредитоспособныхъ; даже ссуды подъ товары и подъ недвижимыя имущества выдаются при поручительствѣ извѣстныхъ учрежденію лицъ. Личный кредитъ безъ поручительства допускается какъ рѣдкое исключеніе.

Дороговизну кредита, его краткосрочность, а также особо осторожное отношеніе кредитныхъ учрежденій къ клієнтамъ, обращающимся къ нимъ за кредитомъ, необходимо отнести къ послѣдствіямъ дѣйствующаго въ Сѣверной Маньчжуріи денежнаго обращенія.

При существующихъ условіяхъ денежнаго обращенія, кредиторъ совершенно не можетъ быть увѣреннымъ въ прочности и устойчивости какъ экономическаго положенія края вообще, такъ и устойчивости самихъ эмиссіонныхъ учрежденій. Онъ постоянно долженъ учитывать возможность потерь на курсовыхъ разницахъ, особенно при долгосрочномъ кредитѣ. Поэтому, въ огражденіе себя отъ потерь на разницѣ въ курсѣ, за рискъ отъ перемѣны его кредиторы принуждены включать въ нормальную плату за пользованіе кредитомъ еще особую страховую премію. Страхъ передъ недостаточной обезпеченностью ссудныхъ капиталовъ заставляетъ кредитора прибѣгать и ко всѣмъ другимъ формамъ ограниченій въ отношеніи пользованія кредитомъ.

Вкладныя операціи обыкновенно бываютъ двухъ видовъ—текущія и срочныя. Проценты по текущимъ вкладамъ въ большинствѣ случаевъ не уплачиваются, по срочнымъ вкладамъ учрежденія выплачиваютъ до 6% годовыхъ и выше.

Въ силу указанныхъ особенностей денежнаго обращенія Сѣверной Маньчжуріи мѣстное населеніе въ большинствѣ случаевъ не стремится къ накопленію и сбереженію денежныхъ средствъ; оно обычно обращаетъ излишки ихъ на пріобрѣтеніе какихъ-либо реальныхъ цѣнностей, а если какія-либо сбереженія дѣлаются, то онѣ хранятся или на дому (серебро), или же сдаются на храненіе крупнымъ коммерсантамъ. Поэтому въ кредитныхъ учрежденіяхъ Сѣверной Маньчжуріи вкладныя операціи по сравненію съ ссудами крайне незначительны.

Незначительны, какъ указано выше, и собственные капиталы кредитныхъ учрежденій. Благодаря этому для полученія необходимыхъ оборотныхъ средствъ кредитнымъ учрежденіямъ приходится изыскивать другіе источники.

Такимъ выгоднымъ источникомъ полученія оборотныхъ средствъ является выпускъ бумажныхъ денежныхъ знаковъ, который производился ими совершенно свободно, безъ какого-либо ограниченія центральною властью. Только за послѣднее время, какъ уже было указано, право свободной эмиссіи стало ограничиваться и сохраняться лишь за банковскими учрежденіями—правительственными-провинціальными и крупными полуправительственными.

Каждый изъ этихъ банковъ выпускаетъ свои бумажные денежные знаки, по наименованію соотвѣтствующіе находящимся въ обращеніи металлическимъ денежнымъ знакамъ и подлежащіе, какъ указывается въ текстѣ на этихъ денежныхъ знакахъ, немедленному же по предъявленіи обмѣну на мѣдь или серебро, или же на бумажные денежные знаки другихъ банковъ по курсу. Въ дѣйствительности такого обмѣна банками, за исключеніемъ Китайскаго банка, Путей Сообщенія и банка 3-хъ Восточныхъ провинцій, не производится; тѣмъ не менѣе, денежные знаки этихъ банковъ, какъ указано выше, являются орудіями обмѣна внутри провинцій Сѣверной Маньчжуріи.

Въ настоящее время въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи встрѣчаются всѣ виды организацій для производства кредитныхъ операцій: ссудныя конторы, ломбарды, мѣняльныя лавки и конторы, банкирскія конторы, частные банки, провинціальные-правительственные и, наконецъ, отдѣленія банковъ Китайскаго и Путей Сообщенія и банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій съ отдѣленіями.

Ссудныя конторы.

Ссудныя конторы—это наиболѣе мелкія кредитныя организаціи. Единственными операціями ихъ является выдача мелкихъ ссудъ малоимущему, преимущественно низшему классу населенія. Различаютъ два вида этихъ конторъ въ зависимости отъ вложенныхъ въ нихъ капиталовъ: конторы съ капиталомъ отъ 3.000 до 30—50,000 долл. и болѣе мелкія конторы съ капиталомъ до 3.000 долл.

Конторы съ большимъ капиталомъ выдаютъ ссуды по векселямъ, заемнымъ письмамъ и т. д. и взимаютъ за ссуды отъ 8 до 10% мѣсячныхъ. Кліенты за полученіемъ ссудъ являются въ эти конторы обыкновенно сами, сами они приходятъ и для уплаты ссудъ въ установленные сроки.

Въ ссудныхъ конторахъ съ меньшимъ капиталомъ операція выдачи ссудъ организована иначе. Эти конторы обслуживаютъ исключительно тотъ классъ населенія, который существуетъ лишь дневнымъ заработкомъ: извозчиковъ, кули, рикшъ и т. д.

Въ соотвѣтствіи съ характеромъ заработковъ этого класса населенія организованъ и порядокъ выдачи и полученія ссудъ. Обычно, такая контора имѣетъ своихъ агентовъ, на обязанности которыхъ лежитъ полученіе и предложеніе ссудъ. Предварительно эти агенты въ опредѣленномъ какомъ-нибудь районѣ изучаютъ будущихъ своихъ кліентовъ, знакомятся съ размѣромъ постояннаго ихъ заработка и т. д., а затѣмъ уже приступаютъ къ предложенію ссудъ.

Размѣръ ссудъ, какъ общее правило, весьма ограниченный—10, 20, 25 долларовъ; срокъ ссуды также непродолжительный,—не болѣе одного мѣсяца. Уплата производится каждый день изъ заработка. Процентъ за ссуду взимается въ размѣрахъ свыше 10, до 20 и даже болѣе мѣсячныхъ. Расчетъ ссудъ производится, примѣрно, такимъ образомъ: извозчику выдается ссуда въ размѣрѣ 10 долларовъ на одинъ мѣсяцъ; въ уплату этой ссуды онъ обязывается ежедневно уплачивать по 40 центовъ изъ своего дневного заработка; таким образомъ, этотъ извозчикъ въ теченіе мѣсяца уплачиваетъ конторѣ 12 долларовъ, т.-е. 10 долларовъ ссуды и 2 доллара процента за пользованіе ею. Для каждаго ссудополучателя заводится особая книжка, въ которую заносится выданная ссуда и въ которой отмѣчаются послѣдовательно, посредствомъ печати, производящіеся платежи. Большинство кліентовъ такихъ конторъ состоитъ постоянными или, по меньшей мѣрѣ, долговременными должниками.

Ссудныя конторы находятся преимущественно въ пунктахъ скопленія рабочихъ, въ районахъ мѣста жительства рикшъ, извозчиковъ и т. п.

Ломбарды.

Ломбарды—самая распространенная въ Сѣверной Маньчжуріи кредитная организація. Нѣтъ ни одного болѣе или менѣе крупнаго поселенія, въ которомъ не было бы одного или нѣсколькихъ ломбардовъ. Въ глубинѣ страны, вдали отъ оживленныхъ экономическихъ пунктовъ, ломбарды являются единственными кредитными организаціями для крестьянскаго населенія и мелкихъ торговцевъ и промышленниковъ.

Ломбардъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, представляетъ собой и самыя древнія формы организаціи кредита, къ которымъ населеніе привыкло, и которымъ оно довѣряетъ.

Эти кредитныя учрежденія сохранили во всей чистотѣ и свой старый, внѣшній оригинальный видъ и характеръ своихъ операцій. Когда вы входите во внутрь ломбарда, ваше вниманіе останавливаетъ чрезвычайно высокій, не ниже сажени, сплошь зашитый досками барьеръ отъ одной стѣны до другой, который отдѣляетъ помѣщеніе для публики отъ помѣщенія для служащихъ. Служащіе помѣщаются за барьеромъ на особо приспособленномъ помостѣ. Такимъ образомъ, во время разговора служащій смотритъ на своего кліента сверху внизъ, а послѣдній—поднявъ голову вверхъ. Такого рода барьеры строились въ прежнее время въ цѣляхъ предохраненія отъ нападенія разбойниковъ; такъ по традиціи они сохраняются и понынѣ.

Сохранился въ ломбардахъ и прежній характеръ производимыхъ ими операцій. Въ нихъ производится выдача ссудъ исключительно подъ обезпеченіе движимымъ имуществомъ, также подъ ручные залоги, т.-е. подъ драгоцѣнныя вещи, слитки благородныхъ металловъ, предметы домашняго обихода. Оцѣниваются приносимыя въ залогъ вещи очень низко—не выше 50% ихъ дѣйствительной стоимости, а размѣръ ссуды устанавливается еще на 25—30% ниже этой стоимости. Въ принятіи залога выдается особая квитанція, въ которой отмѣчается состояніе вещи, принятой въ залогъ, ея отличительные признаки, сумма оцѣнки и размѣръ выданной ссуды. Принятыя въ залогъ вещи перевязываются обыкновенно бичевкой и складываются въ помѣщеніи ломбарда, въ особо устроенные вдоль стѣнъ открытые шкафы, состоящіе изъ ряда различнаго размѣра клѣтокъ. Вмѣстѣ съ вещами кладутся и соотвѣтствующіе выданнымъ квитанціямъ ярлыки.

Сроки, на которые выдаются ссуды, различны. Крупные ломбарды, съ большимъ капиталомъ—до 50—75 тысячъ долларовъ, а также ломбарды, содержимые провинціальными банками, какъ, напримѣръ, Гиринскимъ провинціальнымъ банкомъ въ Гиринѣ, Фуцзядянѣ и др. крупныхъ населенныхъ торговыхъ пунктахъ, выдаютъ ссуды срокомъ на 1 годъ и два льготныхъ мѣсяца, съ правомъ перезалога. Ломбарды средніе по размѣру капитала—25—40 тыс. долларовъ—выдаютъ ссуды срокомъ не долѣе 6 мѣсяцевъ съ однимъ льготнымъ мѣсяцемъ. Мелкіе ломбарды—съ капиталомъ 5—10 тыс. рублей—на сроки болѣе 4-хъ мѣсяцевъ ссудъ совершенно не выдаютъ.

Въ зависимости отъ величины ломбардовъ, существуютъ и различные ссудные проценты. Въ крупныхъ ломбардахъ за вылаваемыя ссуды взимается отъ 2-хъ до 4-хъ процентовъ въ мѣсяцъ, (въ ломбардѣ Гиринскаго банка, въ Фуцзядянѣ, между прочимъ, взимается 4%), въ среднихъ—отъ 4 до 6% и въ мелкихъ—отъ 4 до 8 мѣсячныхъ. Проценты взимаются впередъ за весь срокъ ссуды. Вещи, не выкупленныя въ установленные сроки, поступаютъ въ продажу съ аукціоннаго торга.

Ломбарды открываются явочнымъ порядкомъ.

Мѣняльныя лавки и конторы.

Эти кредитныя организаціи обязаны своимъ происхожденіемъ сложности существующаго въ Сѣверной Маньчжуріи денежнаго обращенія, разнообразію денежныхъ знаковъ, различной ихъ расцѣнкѣ по курсамъ, а, главнымъ образомъ, чрезвычайной неустойчивости ихъ курсовой стоимости. Мѣняльныхъ лавокъ и конторъ въ Сѣверной Маньчжуріи безчисленное количество, но районы ихъ распространенія, въ противоположность ломбардамъ, разбросаннымъ по всей странѣ, ограничиваются преимущественно наиболѣе развитыми экономически центрами края. Наибольшее количество ихъ находится въ крупныхъ торговыхъ городахъ и районахъ соприкосновенія различныхъ видовъ денежнаго обращенія.

Главнѣйшими операціями мѣняльныхъ лавокъ и конторъ является, такимъ образомъ, размѣнъ денегъ, составляющій одну изъ основныхъ статей ихъ бюджета. Выдача ссудъ, пріемъ вкладовъ на храненіе, переводъ суммъ, входящіе также въ кругъ дѣятельности этихъ учрежденій, должны быть отнесены уже къ операціямъ второстепеннымъ.

Отличіе конторы отъ мѣняльной лавки заключается лишь въ размѣрахъ ихъ капиталовъ. Кругъ дѣятельности тѣхъ и другихъ одинаковъ. Нѣкоторыя конторы и лавки ведутъ одновременно всѣ указанныя выше кредитныя операціи, или часть ихъ, а нѣкоторыя ограничиваются лишь одной основной операціей—размѣномъ денегъ.

Размѣры основныхъ капиталовъ мѣняльныхъ конторъ и лавокъ весьма разнообразны, начиная отъ 10—30 тысячъ до нѣсколькихъ сотъ тысячъ долларовъ. Наиболѣе крупныя по капиталу и оборотамъ конторы находятся въ Фуцзядянѣ. Мѣняльныя конторы и лавки обыкновенно организуются на паевыхъ началахъ.

Проценты по ссудамъ, по вкладамъ на храненіе, плата за переводъ суммъ—различны: проценты по ссудамъ колеблются отъ 3 до 10, въ зависимости отъ срока ссуды, довѣрія къ ссудополучателю и другихъ условій; процентъ по вкладамъ на храненіе не менѣе одного мѣсяца уплачивается въ размѣрахъ отъ 1 до $1^1/_2$-мѣсячныхъ, за сроки храненія менѣе мѣсяца проценты совсѣмъ не уплачиваются; размѣръ платы за переводъ денегъ взимается, въ зависимости отъ разстоянія, отъ 1 до 5 долларовъ за 100 долларовъ. Ссуды выдаются исключительно подъ поручительство двухъ лицъ, хорошо извѣстныхъ конторѣ въ качествѣ безусловно благонадежныхъ, обладающихъ или недвижимымъ имуществомъ, или торгово-промышленнымъ предпріятіемъ.

Нѣкоторыя конторы выдаютъ ссуды подъ обезпеченіе драгоцѣнныхъ металловъ.

Банкирскія конторы.

Банкирскія конторы имѣютъ гораздо меньшее распространеніе въ Сѣверной Маньчжуріи, чѣмъ конторы мѣняльныя, хотя по роду своей дѣятельности онѣ мало чѣмъ отличаются отъ нихъ.

Конторы банкирскія производятъ тѣ же операціи, какъ и конторы мѣняльныя, т.-е. размѣнъ денегъ, выдачу ссудъ, пріемъ вкладовъ на храненіе и переводъ суммъ. Разница же между ними заключается лишь въ томъ, что въ мѣняльныхъ конторахъ основной операціей является размѣнъ денегъ, и поэтому существуютъ мѣняльныя конторы съ производствомъ одной только этой операціи; наоборотъ, въ банкирскихъ конторахъ основными операціями считаются банковскія операціи, а потому встрѣчаются банкирскія конторы, не производящія размѣна, но не можетъ быть банкирской конторы, занимающейся лишь размѣномъ денегъ, какъ нѣтъ мѣняльныхъ конторъ, производящихъ лишь банковскія операціи. Кромѣ того, нѣкоторыя банкирскія конторы производятъ операціи по покупкѣ и продажѣ драгоцѣнныхъ металловъ.

Банкирскія конторы обыкновенно открываются только въ крупныхъ торговыхъ центрахъ, какъ напр., Харбинъ, Гиринъ, Цицикаръ и т. п. Организуются онѣ также, какъ и мѣняльныя конторы, большей частью на паевыхъ началахъ. Очень часто эти конторы открываются при большихъ торговыхъ предпріятіяхъ. Поскольку можно догадываться, поступающіе въ такого рода банкирскія конторы вклады на храненіе, помимо употребленія ихъ на выдачу ссудъ, служатъ источникомъ увеличенія оборотныхъ средствъ торговаго предпріятія.

Размѣры капиталовъ банкирскихъ конторъ также различны: отъ десятковъ до сотенъ тысячъ долларовъ. Характеръ банковскихъ операцій, размѣры процентовъ, сроки ссудъ и т. п. тѣ же, что и въ мѣняльныхъ конторахъ.

Частные банки.

Частныя кредитныя учрежденія типа европейскихъ банковъ начали появляться въ Сѣверной Маньчжуріи въ самые послѣдніе годы, точнѣе, въ теченіе лишь послѣдняго десятилѣтія и въ крайне ограниченномъ количествѣ;

часть ихъ закрылась, и въ настоящее время они сохранились только въ самыхъ крупныхъ торгово-промышленныхъ центрахъ, какъ Харбинъ, Фуцзядянь и т. п.

Обычно эти банки организуются на паевыхъ началахъ, съ разнообразными по величинѣ паевыми капиталами и размѣрами самыхъ паевъ.

Пайщиками состоятъ преимущественно лица изъ торгово-промышленнаго класса населенія.

Организація частныхъ банковъ Сѣверной Маньчжуріи ничѣмъ почти не отличается отъ европейскихъ банковъ. Уставами ихъ предусматриваются всѣ банковскія операціи, производящіяся банками европейскими.

Производившіяся прежде почти всѣми частными кредитными учрежденіями операціи по выпуску бумажныхъ денежныхъ знаковъ нынѣ прекращены.

Въ отличіе отъ большинства частныхъ европейскихъ банковъ, частные банки да и вообще всѣ банки Сѣверной Маньчжуріи, не финансируютъ промышленныхъ предпріятій, избѣгая долгосрочнаго кредита, и производятъ исключительно краткосрочныя операціи.

Главнѣйшими изъ активныхъ операцій являются учеты векселей и долговыхъ расписокъ. Учетъ долговыхъ документовъ производится банками при условіи обязательнаго представленія поручительства двухъ благонадежныхъ лицъ, извѣстныхъ банкамъ за вполнѣ кредитоспособныхъ. Выдачъ денегъ по соло-векселямъ этими банками не практикуется.

Кромѣ операцій по учету долговыхъ документовъ, банки производятъ также выдачу ссудъ подъ неподверженные скорой порчѣ товары. Значительная часть ссудъ выдается подъ зерновой хлѣбъ. Предѣльный размѣръ ссудъ установленъ въ 50–60% стоимости товаровъ, подъ которые выдается ссуда. Если товаръ остается на храненіи у владѣльца или на какомъ-либо частномъ складѣ, то для полученія ссуды требуется обязательное представленіе поручительства двухъ солидныхъ фирмъ.

Въ качествѣ дополнительнаго обезпеченія выдаваемыхъ подъ товары ссудъ, требуется весьма часто еще представленіе соло-векселя предпріятія или владѣльца товара, на которомъ обыкновенно обозначается наименованіе товара, подъ который производится выдача ссуды. Страхуются обезпечивающіе ссуду товары за счетъ владѣльца товара, и полисы хранятся въ банкахъ. Кромѣ ссудъ собственно подъ товары, банками выдаются также ссуды подъ перевозочные документы: дубликаты накладныхъ, складочныя свидѣтельства желѣзной дороги и т. п. Ссуды подъ хлѣбъ на корню не выдаются.

Наконецъ, большинство банковъ производятъ выдачи ссудъ подъ залогъ недвижимыхъ имуществъ, но также при обязательномъ условіи представленія двухъ извѣстныхъ банкамъ вполнѣ солидныхъ поручителей. За всѣ перечисленныя ссуды взимается не менѣе 1,5% въ мѣсяцъ.

Частные банки принимаютъ вклады, срочные и безсрочные, и вклады на текущіе счета, простые и условные. Производятся этими банками и переводныя операціи, но по преимуществу въ тѣ лишь мѣстности, гдѣ имѣются у нихъ отдѣленія. Полученіе ссудъ изъ частныхъ банковъ обыкновенными средними торговцами и промышленниками сопряжено съ большими затрудненіями. Требованіе представленія двухъ поручителей, которые были бы признаны банками вполнѣ благонадежными, обычно является для нихъ почти невыполнимымъ. Поэтому ссудами пользуются лишь пайщики того или другого банка и наиболѣе близко стоящіе къ банкамъ крупные коммерсанты.

Обычно туземные банки отчетовъ и балансовъ своихъ не публикуютъ. Поэтому съ характеромъ ихъ дѣятельности, со сравнительнымъ значеніемъ производимыхъ ими операцій и т. п. можно ознакомиться лишь по случайно попадающимъ матеріаламъ.

Дѣятельность частныхъ банковъ до нѣкоторой степени можетъ быть охарактеризована приводимымъ ниже балансомъ на 1 января 1921 года одного изъ недавно открытыхъ въ Сѣверной Маньчжуріи частныхъ банковъ.

Активъ.	
Неоплаченныя акціи	404.387 д. 50 ц.
Срочныя ссуды	81.650 д. 00 ц.
Срочныя ссуды подъ залогъ товаровъ	30.500 д. 00 ц.
Ссуды подъ переводн. документы	19.790 д. 00 ц.
Разсроч. долги	776 д. 13 ц.
» »	872 д. 76 ц.
Расходы, подлежащіе возврату	146 д. 76 ц.
Недвижимое имущество	24.631 д. 64 ц.
Движимое имущество	3.829 д. 50 ц.
» »	275 д. 64 ц.
Касса	8.528 д. 41 ц.
	575 388 д. 34 ц.

Пассивъ.	
Акціонерн. капиталъ	500.000 д. 00 ц.
Простые тек. счета	17.780 д. 82 ц.
Условн. » »	209 д. 95 ц.
Срочные вклады	5.240 д. 66 ц.
Долгъ банка	10.000 д. 00 ц.
Расчетъ съ другими банками	31.000 д. 00 ц.
Чистая прибыль	11.156 д. 91 ц.
	575.388 д. 34 д.

Балансъ весьма не сложенъ, но характеренъ для Сѣверной Маньчжуріи особымъ сочетаніемъ вкладной и ссудной операцій, т.-е. именно тѣмъ, что составляетъ сущность банковскаго дѣла.

Въ то время, какъ при европейской банковской организаціи вклады частныхъ лицъ занимаютъ одно изъ самыхъ видныхъ мѣстъ въ пассивахъ банковъ, въ то время, какъ за счетъ, главнымъ образомъ, этихъ вкладовъ банки производятъ свои активныя операціи (гл. обр., ссуды) и за счетъ ихъ же преимущественно расширяютъ такого рода операціи, въ туземномъ банкѣ, балансъ котораго здѣсь приводится, вклады играютъ крайне ничтожную роль. Активныя операціи производятся здѣсь преимущественно за счетъ собственныхъ средствъ банка,—его оплаченнаго акціонернаго капитала. Такое ненормальное сочетаніе вкладной и ссудной операцій является характернымъ не для этого только одного банка, но для громаднаго большинства туземныхъ банковъ Сѣверной Маньчжуріи.

Незначительное количество вкладовъ лишаетъ банки возможности расширить въ достаточной мѣрѣ ихъ активныя операціи, а въ зависимости отъ этого — и самые обороты банка.

Постоянный недостатокъ въ чужихъ средствахъ, привлекаемыхъ обыкновенно банковскими учрежденіями, въ цѣляхъ использованія ихъ для производства активныхъ операцій, оказываетъ, несомнѣнно, вліяніе и на размѣръ устанавливаемыхъ банками ссудныхъ процентовъ. Расчетъ прибылей банковъ долженъ при такихъ условіяхъ строиться не на размѣрахъ оборотовъ, а на величинѣ, главнымъ образомъ, процентовъ, устанавливаемыхъ за пользованіе ссудными капиталами. Чистая прибыль банка, показанная по балансу въ размѣрѣ 11.156 долл. 91 центовъ, исчислена слѣдующимъ образомъ:

Счетъ прибыли и убытка:

Прибыль.		Убытки.	
1. Проценты	19.848.85	Расходы по содерж.	9.116.16
2. Комиссія	20.00	Амортиз. расх. по открыт. банка	73.37
3. Арендная плата за сдав. помѣщ.	1.384.50	Амортиз. недвиж. имущ. .	849.36
4. Поступл. за сч. прежн. лѣтъ	268.65	» движим. » .	132.05
		» тоже	112.81
		Мелкіе расходы	81.34
		Чистая прибыль	11.156.91
Итого	21.522.00	Итого	21.522.00

Чистая прибыль распредѣлена банкомъ такъ:

1) Въ запасный капиталъ	557.50
2) Вознагражденіе учредителямъ	557.50
3) » должностн. лицамъ . . .	892.00
4) » проч. служащимъ банка	1.338.00
5) » пайщикамъ	7.649.00
6) Нараспредѣленный остатокъ	162.91
Итого	11.156.91

Акціонерный капиталъ банка, показанный по балансу въ 500.000 полноцѣнныхъ долларовъ, подраздѣленъ на 10.000 акцій (паевъ), по 50 долларовъ каждый.

Къ осени 1921 года банкомъ было выдано ссудъ уже на сумму около 300.000 долларовъ, изъ коихъ около половины падаетъ на вексельныя и подтоварныя и столько же на ссуды подъ хлѣбъ по дубликатамъ и складочнымъ свидѣтельствамъ желѣзной дороги.

На описанныхъ основаніяхъ и по такой же приблизительно системѣ построена дѣятельность и остальныхъ частныхъ банковъ въ Сѣверной Маньчжуріи.

Провинціальные-правительственные и полуправительственные банки.

Наиболѣе видная роль въ экономической жизни Сѣверной Маньчжуріи принадлежитъ въ настоящее время провинціальнымъ правительственнымъ банкамъ—Гиринскому (Юнъ-хэнъ-инь-хао) и Цицикарскому (Гуанъ-синь-гунъ-сы). Первоначально банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы принадлежалъ къ числу провинціальныхъ-полуправительственныхъ, но въ 1920 году всѣ акціи этого банка были пріобрѣтены провинціальнымъ финансовымъ департаментомъ, банкъ переведенъ изъ разряда полуправительственныхъ въ разрядъ провинціальныхъ казенныхъ и объединенъ съ казеннымъ банкомъ Гуанъ-инь-хао.

Провинціальные правительственные банки содержатся на средства провинціальныхъ финансовыхъ департаментовъ и являются настоящими правительственными учрежденіями. Частные капиталы въ нихъ не участвуютъ. Основными обязанностями ихъ являются—наблюденіе за состояніемъ денежнаго рынка, регулированіе денежнаго обращенія въ провинціи, а также выполненіе функцій государственнаго казначейства по пріему казенныхъ суммъ и производству расходовъ за счетъ казны (уплата жалованья войскамъ, полиціи и т. п.). Кромѣ этихъ основныхъ операцій, провинціальные банки производятъ и общія банковскія операціи по выдачѣ ссудъ, переводу суммъ и пріему вкладовъ на храненіе. Имѣютъ эти банки и свои собственныя торговыя и промышленныя предпріятія.

До открытія въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи банковъ—Китайскаго и Путей Сообщенія, т.-е. до 1913 года, провинціальные банки были главной силой, управлявшей денежнымъ рынкомъ провинцій. Въ ихъ рукахъ находилось неограниченное право выпуска бумажныхъ денежныхъ знаковъ. Банки казенные выпускали бумажные денежные знаки въ серебрѣ, дяо и тунъ-цзырахъ, банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы—исключительно въ дяо. Казенный Цицикарскій банкъ Гуанъ-инь-хао бумажныхъ денежныхъ знаковъ въ дяо не выпускалъ. Всѣ эти денежные знаки имѣли преимущественное распространеніе въ оборотѣ провинцій.

Правомъ эмиссіи банки пользовались недостаточно осторожно. Выпуски въ обращеніе денежныхъ знаковъ производились не всегда въ согласіи съ дѣйствительными требованіями и нуждами рынка. Казенные банки часто пользовались правомъ эмиссіи въ цѣляхъ покрытія текущихъ государственныхъ и провинціальныхъ расходовъ, а банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы—въ интересахъ своихъ собственныхъ торговыхъ операцій. Выпускаемые въ значительныхъ количествахъ, эти денежные знаки ложились тяжелымъ бременемъ на денежный рынокъ.

Повидимому, провинціальные банки Сѣверной Маньчжуріи, не связанные обязательствомъ размѣна бумажныхъ денежныхъ знаковъ, до послѣдняго времени или не придавали должнаго значенія металлическому фонду обезпеченія, или, просто, не располагали возможностью его образовать.

При обслѣдованіи пришлось, между прочимъ, слышать по этому вопросу мнѣніе одного изъ видныхъ банковскихъ дѣятелей. На вопросъ, обезпечиваются ли постояннымъ металлическимъ фондомъ выпускаемые банкомъ бумажные денежные знаки и въ какомъ размѣрѣ, онъ отвѣтилъ отрицательно и добавилъ, что, по его мнѣнію, у мѣстныхъ банковскихъ дѣятелей до послѣдняго времени не было, вообще, яснаго представленія о необходимости обязательнаго обезпеченія бумажныхъ денежныхъ знаковъ постояннымъ металлическимъ фондомъ; имъ казалось вполнѣ достаточнымъ, если выпускаемые въ обращеніе денежные знаки обезпечиваются всѣмъ достояніемъ банка; если въ банкахъ оказывались тѣ или иные запасы металла, то они ни въ какое соотношеніе къ бумажнымъ денежнымъ знакамъ не приводились; размѣнъ производился въ зависимости отъ наличія металла.

Судя по исторіи дѣятельности провинціальныхъ банковъ,—такое мнѣніе обладаетъ большой долей вѣроятности.

До настоящаго времени Цицикарскимъ казеннымъ банкомъ Гуанъ-инь-хао было выпущено въ обращеніе бумажныхъ денежныхъ знаковъ въ серебрѣ на сумму около 5.000.000 долларовъ и въ мѣди 350.000.000 долл.; Гиринскимъ казеннымъ банкомъ Юнъ-хэнъ-инь-хао выпущено, несомнѣнно, судя по экономическому положенію и заселенности Гиринской провинціи, значительно большее количество бумажныхъ денежныхъ знаковъ. Установить болѣе или менѣе точное количество ихъ не представляется возможнымъ за отказомъ банка дать какія бы то ни было свѣдѣнія по этому вопросу.

Оба эти банка производятъ одинаковыя банковскія операціи и на однѣхъ и тѣхъ же условіяхъ, а именно—выдачу ссудъ, переводъ денегъ и пріемъ вкладовъ на храненіе.

Ссуды выдаются въ долларахъ и дяо при условіи поручительства двухъ лицъ, извѣстныхъ банку за кредитоспособныхъ, на сроки до 3-хъ мѣсяцевъ, съ правомъ пересрочки ихъ еще на 3 мѣсяца. Ссудный процентъ колеблется въ размѣрѣ отъ 1 до 1,8 мѣсячныхъ по соглашенію.

Вклады на храненіе и на текущій счетъ принимаются какъ въ серебряныхъ долларахъ, такъ и въ дяо. По текущимъ счетамъ банки уплачиваютъ кліентамъ 0,3% мѣсячныхъ, а по срочнымъ вкладамъ—по соглашенію, въ зависимости отъ сроковъ храненія.

Переводы суммъ производятся лишь въ тѣ мѣста, гдѣ есть отдѣленія банковъ. Плата за переводъ суммъ установлена въ 100 дяо за 100.000 дяо и 30 центовъ за 100 долларовъ.

Банки имѣютъ отдѣленія во всѣхъ крупныхъ торговыхъ центрахъ своей провинціи. Всѣ отдѣленія выполняютъ на мѣстахъ функціи казначейства и производятъ тѣ или другія банковскія операціи.

Кромѣ непосредственныхъ своихъ обязанностей по выполненію операцій банка и казначейства, банки эти производятъ за свой счетъ крупныя торговыя и промышленныя операціи; такъ, Гиринскій банкъ имѣетъ свои собственные ломбарды, магазины, хлѣбные склады, конторы по закупкѣ хлѣба, свѣчной и мыловаренный заводы въ Харбинѣ и т. д.; цѣлый рядъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій имѣетъ въ Хэйлунцзянской провинціи и Цицикарскій банкъ Гуанъ-инь-хао.

Какъ и всѣ другія кредитныя учрежденія, казенные провинціальные банки отчетовъ о своей дѣятельности или балансовъ не публикуютъ для всеобщаго свѣдѣнія.

Провинціальный банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы въ Цицикарѣ до сліянія его съ банкомъ Гуанъ-инь-хао—былъ полуправительственнымъ банкомъ и игралъ въ экономической жизни Хэйлунцзянской провинціи довольно видную роль. Банкъ этотъ представлялъ изъ себя обыкновенную акціонерную компанію, въ составъ которой входили на равныхъ правахъ чиновники провинціи и коммерсанты. Губернаторъ провинціи ревизовалъ этотъ банкъ и наблюдалъ за его дѣятельностью.

О самомъ возникновеніи этого банка существуютъ двѣ версіи. По офиціальной версіи, банкъ открытъ былъ по иниціативѣ мѣстныхъ чиновниковъ и коммерсантовъ, въ цѣляхъ возрожденія мѣстной торгово-промышленной жизни. Причины возникновенія банка, его цѣли и задачи такъ опредѣляются правилами, регулирующими дѣятельность банка:

> «Въ Хэйлунцзянской провинціи до боксерскаго возстанія торговыя предпріятія были слишкомъ незначительны по своимъ торговымъ оборотамъ, а послѣ боксерскаго возстанія совершенно пришли въ упадокъ. Если къ этому прибавить отсутствіе правильной системы денежнаго обращенія и недостаточность какихъ-либо опредѣленныхъ правилъ, регулирующихъ его, то, несомнѣнно, что, при устраненіи всего этого, вполнѣ возможно ожидать полнаго возрожденія мѣстной торговой жизни. Поэтому было постановлено какъ чиновниками, такъ и коммерсантами создать особое товарищество на паяхъ для открытія банковскихъ операцій; выпускъ банкнотовъ, переводъ денегъ, текущіе счета, выдача денегъ подъ залоговыя обязательства, покупка и продажа разнаго зерна и товара,—и что только эти мѣры помогутъ урегулированію свободнаго денежнаго обращенія, поднимутъ торговлю и принесутъ пользу какъ населенію, такъ и коммерсантамъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, явятся залогомъ свободнаго процвѣтанія, а также возрожденія новыхъ коммерческихъ предпріятій, и вообще усилятъ торговую жизнь края для общаго дѣла».
>
> «Главная цѣль дѣятельности общества, намѣченная акціонерами, такова: выпускъ бумажныхъ денегъ, какъ фундаментъ возрожденія торговой жизни края, а потому обществу присваивается названіе «Гуанъ-синь-гунъ-сы» (Всеобщее довѣріе). Для открытія дѣятельности общества акціонерами собрано 200.000 лянъ. На внесенную сумму 200.000 лянъ выпущено 2.000 акцій, стоимостью каждая по 100 лянъ, и эта сумма признана достаточной для открытія операцій банка».
>
> «Общество, помимо выпусковъ банкнотовъ и перевода денегъ, ставитъ своей цѣлью, какъ коммерческое предпріятіе, занятіе такими коммерческими операціями, которыя могли бы принести самую большую выгоду».
>
> «Общество считаетъ, что денежныя средства являются залогомъ для возрожденія и усиленія торговли, а потому открываетъ филіальныя отдѣленія въ разныхъ мѣстахъ, съ подчиненіемъ главному Отдѣленію въ Цицикарѣ, при чемъ на командированныхъ туда лицахъ лежитъ обязанность, помимо перевода денегъ и покупки товаровъ, также сообщать подробныя свѣдѣнія о состояніи торговли. Акціонернымъ Обществомъ постановлено, чтобы Общество имѣло исключительно коммерческій характеръ какъ въ своей дѣятельности, такъ и въ отношеніи внутренняго строя службы, и чтобы все дѣлалось, какъ въ торговомъ предпріятіи. Отъ Управленія Губернатора можетъ быть командированъ во всякое время чиновникъ для ревизіи, который долженъ наблюдать за дѣятельностью Общества и правильностью полученія выгодъ. Ревизующій чиновникъ обязанъ обо всемъ подробно докладывать. За исполнепіе этихъ обязанностей чиновникъ получаетъ отъ Общества опредѣленное жалованье».

По другой версіи, неофиціальнаго характера, банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы былъ открытъ при совершенно иныхъ обстоятельствахъ.

Иниціативу открытія этого банка приписываютъ цзянь-цзюню Ченъ Си-лу, первому въ Цицикарѣ губернатору изъ китайцевъ по происхожденію, назначенному безъ подчиненія Мукдену, съ правомъ непосредственныхъ сношеній съ Пекиномъ. Ченъ Си-лу былъ ярымъ противникомъ предоставленія какихъ-либо преимуществъ маньчжурамъ передъ китайцами. Поэтому, когда изъ Пекина были присланы деньги—около 1.000.000 лянъ—для распредѣленія ихъ между маньчжурами, въ видѣ обусловленнаго постояннаго годового оклада жалованья, Ченъ Си-лу рѣшилъ этихъ денегъ на руки маньчжурамъ не выдавать, а повелъ среди нихъ агитацію о болѣе разумномъ использованіи денегъ въ ихъ же, якобы, собственныхъ интересахъ. Онъ предложилъ организовать банкъ съ тѣмъ, что въ качествѣ половины паевого капитала имъ будутъ внесены 1.000.000 лянъ, а вторая половина будетъ собрана среди мѣстныхъ коммерсантовъ.

Каковы были результаты переговоровъ —неизвѣстно, но банкъ былъ открытъ. Въ качествѣ акціонеровъ были привлечены коммерсанты изъ гор. Цицикара и другихъ районовъ провинціи. Паевые взносы внесены были коммерсантами не серебромъ въ натурѣ, а расписками съ обязательствомъ внести причитающіяся съ нихъ суммы серебряными лянами. Такая же расписка была внесена въ банкъ и Ченъ Си-лу на 1.000,000 лянъ.

При такихъ условіяхъ банкъ приступилъ къ своей дѣятельности, и первымъ же шагомъ его былъ выпускъ бумажныхъ дяо. Такъ, впервые появились Цицикарскіе дяо. Выпускъ этихъ дяо былъ первоначально встрѣченъ крайнѣ несочувственно, особенно въ нѣкоторыхъ районахъ, какъ Бодунэ и др. Коммерческіе круги указанныхъ районовъ не хотѣли принимать эти дяо по установленному банкомъ курсу, равному курсу обращавшихся въ то время въ провинціи мѣстныхъ дяо. Но всесильный цзянь-цзюнь быстро ликвидировалъ бойкотъ, и Цицикарскіе дяо стали котироваться по курсу, равному курсу мѣстныхъ дяо.

Между тѣмъ, маньчжуры, не получивъ обычнаго вознагражденія, обратились въ Пекинъ съ жалобой на Цицикарскаго цзянь-цзюня. Воспользовавшись описаннымъ случаемъ, Пекинское правительство рѣшило, въ свою очередь, отмѣнить существовавшія по отношенію къ маньчжурамъ привилегіи въ видѣ выдачи имъ постоянныхъ годовыхъ окладовъ содержанія, и отдало распоряженіе Цицикарскому цзянь-цзюню находившіеся въ его распоряженіи для распредѣленія между маньчжурами 1.000,000 лянъ употребить на благоустройство города и на удовлетвореніе культурныхъ нуждъ его населенія.По полученіи такого распоряженія, цзянь-цзюнь Чэнъ Си-лу немедленно же приступилъ къ выполненію работъ по благоустройству г. Цицикара. Имъ устроенъ въ городѣ для городского населенія прекрасный садъ, съ открытыми верандами и цвѣтниками, построена узкоколейная вѣтка желѣзной дороги отъ гор. Цицикара до станціи Цицикаръ Кит. Вост. жел. дор. и т. д. На работы по благоустройству города были израсходованы огромныя суммы, а въ банкѣ, вмѣсто капитала въ 1.000,000 серебряныхъ лянъ, осталась расписка съ обязательствомъ уплаты этой суммы. При такихъ, будто бы, условіяхъ—по второй версіи—началъ свою дѣятельность провинціальный полуправительственный банкъ Гуанъ-синь-гунъ-сы.

Какъ бы тамъ ни было, банкъ этотъ самостоятельно существовалъ до 1920 года и оказывалъ замѣтное вліяніе на экономическую жизнь провинціи.

Въ соотвѣтствіи съ отмѣченными выше основными положеніями правилъ, главная дѣятельность банка сосредоточена была на выпускѣ въ обращеніе бумажныхъ дяо и развитіи своихъ торгово-промышленныхъ предпріятій. Право выпуска дяо принадлежало въ Цицикарской провинціи только этому банку, впервые ихъ выпустившему. Казенный провинціальный банкъ Гуанъ-инь-хао, какъ сказано было выше, ихъ не выпускалъ.

Банкъ имѣетъ цѣлую сѣть отдѣленій какъ по Цицикарской провинціи, такъ и за ея предѣлами. Отдѣленія банка открыты въ городахъ Хайлунь, Баянь, Халань, Суйхуа, Харбинѣ, Хэйхэ, Аньда, Таньюань, Хайларѣ, ст. Маньчжурія, Хума, Мохэ, Байцюань, Гунхэ.

Въ различныхъ пунктахъ Сѣверной Маньчжуріи банкъ имѣетъ болѣе 20 различныхъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій: въ Фуляэрди—паровую мельницу; въ Фуцзядянѣ—хлѣбно-валютную контору, маслобойный заводъ, паровую мельницу; въ Хайлунѣ—ханшинный заводъ и ломбардъ; въ Хайларѣ—электрическую станцію и ломбардъ; въ Баянѣ—ломбардъ; въ Цинченѣ—ломбардъ и т. д.

Кромѣ этого, банкъ производитъ разработку содовыхъ озеръ въ районѣ Западной линіи, близъ Хайлара и Цицикара.

Всего банкомъ выпущено было въ обращеніе 500.000,000 дяо.

Чрезвычайно большое количество этихъ знаковъ, находящихся въ обращеніи, вызывало нареканія мѣстныхъ коммерческихъ круговъ на эмиссіонную дѣятельность банка. Связанныя съ такими выпусками колебанія курса дяо тяжело отражались на ихъ коммерческой дѣятельности.

За послѣдніе годы, по заявленію банка, выпуски дяо имъ прекращены.

Слѣдующей наиболѣе крупной операціей была выдача различнаго рода ссудъ. Эта операція была исключительно доходной изъ всѣхъ банковскихъ операцій. Процентъ за ссуды взимался въ очень высокомъ размѣрѣ—до 5 мѣсячныхъ. Особенно много ссудъ раздавалось подъ хлѣбъ. Съ преобразованіемъ въ казенный провинціальный банкъ, операціи по выдачѣ ссудъ были сокращены. Казенный банкъ не могъ взимать такихъ высокихъ процентовъ, какіе взимались банкомъ полуправительственнымъ, а при установленіи болѣе низкихъ процентовъ, принятыхъ въ казенныхъ провинціальныхъ банкахъ, отъ 1,6 до 1,8 мѣсячныхъ, ссудная операція казалась уже недостаточно доходной.

За утратой такихъ источниковъ дохода, банкъ сталъ усиленно развивать дѣятельность своихъ собственныхъ предпріятій, особенно операцій по закупкѣ хлѣба за свой счетъ, которыя давали не менѣе 5% мѣсячнаго дохода. Въ настоящее время хлѣбъ скупается по провинціи черезъ хлѣбныя конторы банка. Купленный хлѣбъ обыкновенно свозится въ Харбинъ и отсюда отправляется, главнымъ образомъ, на Дайренъ, а также продается мѣстнымъ болѣе крупнымъ экспортерамъ. Хлѣбъ закупается исключительно на Цицикарскіе дяо. Закупочныя хлѣбныя операціи банка исчисляются милліонами пудовъ ежегодно. Всякаго рода ссуды выдавались банкомъ на тѣхъ же условіяхъ обезпеченія, какъ и въ частныхъ банкахъ, т.-е. при непремѣнномъ поручительствѣ двухъ извѣстныхъ банку видныхъ кредитоспособныхъ лицъ.

Производилась банкомъ выдача ссудъ и подъ залогъ домовъ и земли, срокомъ отъ трехъ мѣсяцевъ до одного года.

Отдѣленія этого банка производили, главнымъ образомъ, операціи переводныя и комиссіонно-посредническія по закупкѣ товаровъ.

Балансъ банка Гуанъ-синь-гунъ-сы на 31 декабря 1921 года характеризуется слѣдующими данными:

Активъ:	
Касса	2.960.516,00 д.
Дополнительно выпущенныя акціи	1.540.357,00 д.
Ссуды на срокъ	1.609.111,00 д.
Ссуды подъ залоги	4.793.100,00 д.
Ссуды казенн. учрежденіямъ	5.385.782,00 д.
Долги за отдѣленіями банка и за предпріятіями какъ центр. банка, такъ и его отдѣленій	3.117.541,00 д.
Недвижимое имущество	885.848,00 д.
Инвентарь	17.440,00 д.
Итого	20.306.595,00 д.

Пассивъ:	
Общая сумма выпущенныхъ бумажн. денежн. знаковъ	7.405.316,00 д.
Паевой капиталъ	1.388.889,00 д.
Простые тек. счета	2.912.254,00 д.
Условн. тек. счета	3.812.731,00 д.
Долгъ банка	1.429.696,00 д.
Запасный капиталъ	1.173.709,00 д.
Чистая прибыль	2.184.000,00 д.
Итого	20.306.595,00 д.

Балансъ составленъ въ долларахъ, хотя значительная часть операцій банка производится въ серебрѣ (лянахъ и долларахъ), мѣди (тунъ-цзырахъ) и бумажныхъ денежныхъ знакахъ (долларахъ, сяоянахъ, дяо и тунъ-цзырахъ). Эмиссіонная операція произведена банкомъ исключительно въ дяо. Послѣдніе поставлены на балансъ въ долларахъ по курсу, приблизительно 60—70 дяо за одинъ долларъ.

При разсмотрѣніи баланса, прежде всего, обращаетъ на себя вниманіе та же особенность неблагопріятнаго соотношенія вкладной и ссудной операцій, которая была уже отмѣчена ранѣе при анализѣ баланса одного изъ частныхъ банковъ въ Харбинѣ. Хотя вкладныя операціи играютъ въ приведенномъ балансѣ и болѣе значительную роль, но, все-таки, далеко не ту, какая имъ принадлежитъ въ балансахъ развитыхъ кредитныхъ организацій.

Второй особенностью, вытекающей изъ данныхъ баланса, является несоотвѣтствіе общей суммы долговъ—около 15 милліоновъ долларовъ, числящихся по активу баланса,—общей суммѣ всѣхъ капиталовъ его—около 10½ милл. долл., состоящихъ въ пассивѣ баланса.

Это несоотвѣтствіе заставляетъ думать, что часть ссудъ была произведена банкомъ за счетъ эмиссіи. Нѣкоторымъ подтвержденіемъ такого предположенія служатъ данныя того же баланса: около 60% всѣхъ ссудъ числятся за казенными учрежденіями и предпріятіями банка и его отдѣленій. Значительныя суммы вкладовъ по простымъ и условнымъ текущимъ счетамъ объясняются тѣмъ, что въ банкѣ Гуанъ-синь-гунъ-сы хранились казенныя суммы многихъ правительственныхъ учрежденій провинціи.

Банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій и отдѣленія банковъ Китайскаго и Путей Сообщенія.

Кромѣ частныхъ и провинціальныхъ правительственныхъ банковъ, въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи находятся отдѣленія двухъ крупныхъ полуправительственныхъ банковъ:—Китайскаго и Путей Сообщенія—и Главное Управленіе и отдѣленія полуправительственнаго банка 3-хъ Восточныхъ провинцій. Эти три банка имѣютъ спеціальныя полномочія отъ центральнаго правительства дѣйствовать въ качествѣ его фискальныхъ органовъ. Китайскій банкъ носитъ даже названіе государственнаго, хотя по уставу онъ именуется казенно-частнымъ.

Банки организованы по типу акціонерныхъ банковъ. Внѣшній видъ, внутренняя обстановка, операціонная организація, порядокъ веденія счетоводства и отчетность вполнѣ соотвѣтствуютъ европейскимъ банкамъ.

Акціонерный капиталъ Китайскаго банка установленъ въ 60.000.000 долларовъ, при чемъ 30 милліоновъ должны быть внесены Правительствомъ, и 30 милліоновъ подлежатъ распредѣленію между частными лицами; въ настоящее время оплаченный капиталъ банка исчисляется въ 12.279.800 долларовъ. Акціонерный капиталъ банка Путей Сообщенія—15.000.000 долларовъ, изъ которыхъ 30%—правительственныхъ и 70% - частныхъ; оплаченный его капиталъ въ настоящее время опредѣляется въ 7.500.000 долларовъ и акціонерный капиталъ банка 3-хъ Восточныхъ провинцій—8.000.000 долларовъ, распредѣленные поровну между правительствомъ и частными лицами.

Китайскій банкъ дѣйствуетъ въ качествѣ казначея центральнаго правительства—ему порученъ сборъ соляного и др. болѣе мелкихъ налоговъ. Банкъ Путей Сообщенія уполномоченъ центральнымъ правительствомъ обслуживать спеціально потребность желѣзныхъ дорогъ, телеграфовъ и почтъ.

Банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій призванъ обслуживать исключительно интересы Маньчжуріи. Главныя конторы банковъ Китайскаго и Путей Сообщенія находятся въ Пекинѣ.

Въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи отдѣленія двухъ изъ этихъ банковъ—Китайскаго и Путей Сообщенія—были открыты лишь въ 1913—1914 гг., а банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій и его отдѣленія—въ 1920 году. Особенное значеніе въ экономически-хозяйственной жизни Сѣверной Маньчжуріи банки эти пріобрѣли въ послѣднія 4—5 лѣтъ, когда по распоряженію Центральнаго Правительства на нихъ возложены были обязанности по урегулированію денежнаго рынка Маньчжуріи, выпуску въ обращеніе бумажныхъ долларовъ, обезпеченныхъ полноцѣнными серебряными долларами, и по распространенію этихъ долларовъ среди населенія края.

Отдѣленія Китайскаго банка.

Въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи отдѣленія Китайскаго банка въ настоящее время открыты въ Фуцзядянѣ, Хэйхэ (Сахалянѣ), Гиринѣ, Цицикарѣ, Суйхуа, Хайлунѣ, Яньцзи, Линьцзянѣ.

Фуцзядянское отдѣленіе банка пользуется правомъ эмиссіи. Выпускаемые имъ бумажные доллары съ надписью «Харбинъ» предназначаются лишь для обращенія въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи. Такая система прикрѣпленія денежныхъ знаковъ къ опредѣленнымъ районамъ и эмиссіоннымъ отдѣленіямъ, при существующихъ въ Китаѣ неустойчивыхъ условіяхъ политической жизни и не вполнѣ благоустроенномъ денежномъ обращеніи, имѣетъ свои преимущества. Благодаря такому прикрѣпленію денежныхъ знаковъ и наличію въ эмиссіонныхъ отдѣленіяхъ постоянныхъ металлическихъ фондовъ обезпеченія, соотвѣтствующихъ количеству выпускаемыхъ въ обращеніе бумажныхъ денежныхъ знаковъ, создается возможность локализаціи денежныхъ кризисовъ въ предѣлахъ узкихъ районовъ, что имѣетъ особенное значеніе въ Китаѣ, переживающемъ за послѣднія десятилѣтія періодъ непрекращающихся войнъ и внутреннихъ междоусобицъ, всегда угрожающихъ экономическому и финансовому благоустройству страны.

Маньчжурія, не знающая политическихъ бурь и обособленная въ отношеніи своего денежнаго обращенія отъ другихъ провинцій Китая, не только можетъ оставаться внѣ вліянія экономически-финансовыхъ кризисовъ остальной части страны, но даже въ состояніи будетъ оказать поддержку тому или другому району, какъ это предполагалось сдѣлать въ прошломъ году при возникшихъ финансовыхъ затрудненіяхъ Китайскаго банка и банка Путей Сообщенія въ Тяньцзинѣ и Шанхаѣ.

Фуцзядянскимъ отдѣленіемъ банка выпускаются въ обращеніе бумажные доллары достоинствомъ отъ 5 центовъ до 100 долларовъ. Выпущенные доллары въ полной суммѣ обезпечены полноцѣнными серебряными долларами, хранящимися въ этомъ же банкѣ. Отдѣленія Китайскаго банка въ Сѣверной Маньчжуріи производятъ всѣ обычныя банковскія операціи, за исключеніемъ мелкихъ отдѣленій, въ которыхъ нѣкоторыя изъ операцій не производятся.

Наиболѣе крупнымъ по размѣрамъ дѣятельности является Фуцзядянское отдѣленіе банка. Операція по выдачѣ ссудъ занимаетъ въ немъ одно изъ видныхъ мѣстъ. Ссуды безъ залога подъ одни лишь письменныя долговыя обязательства выдаются, но при непремѣнномъ условіи предоставленія поручительства двухъ солидныхъ фирмъ. Выдача такихъ ссудъ производится на сроки до 2-хъ мѣсяцевъ. Процентъ за ссуды установленъ въ 1,2 мѣсячныхъ. Размѣръ ссуды не долженъ превышать $^{1}/_{10}$ части основного капитала фирмъ. Учетъ векселей производится на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и въ европейскихъ банкахъ. У отдѣленій выработаны опредѣленныя нормы кредита для кредитующихся; въ предѣлахъ этихъ нормъ или ихъ свободныхъ остатковъ отдѣленія банка производятъ учетъ долговыхъ обязательствъ и векселей.

Ссуды подъ обще-употребительные товары производятся отдѣленіями банка въ размѣрѣ 70% ихъ стоимости на срокъ до 2-хъ мѣсяцевъ изъ 1,1% въ мѣсяцъ. Ссуды подъ наличный хлѣбъ выдаются при условіи сдачи его на храненіе въ склады банка. Допускается выдача ссудъ подъ наличный хлѣбъ, находящійся въ чужихъ складахъ, но въ томъ лишь случаѣ, если банкомъ будетъ признано храненіе на этихъ складахъ достаточно обезпеченнымъ. По дубликатамъ дѣлаются залоговые переводы въ другіе торговые пункты. Ссуды подъ складочныя свидѣтельства допускаются въ томъ случаѣ, если складочныя свидѣтельства написаны на имя банка, и товаръ застрахованъ. Сроки для этихъ ссудъ установлены до 2-хъ мѣсяцевъ, и проценты—въ 1,1 за мѣсяцъ. Выдачи ссудъ подъ хлѣбъ на корню не производятся.

Ко второй половинѣ 1921 года по книгамъ Фуцзядянскаго отдѣленія банка числилось выданныхъ ссудъ, всего на сумму около 5.000.000 долларовъ, изъ нихъ—2.000.000 долл.—вексельнаго типа и 3.000.000 долл.—ссудъ подъ залоги. Ссудъ подъ дубликаты и складочныя свидѣтельства къ этому времени по книгамъ не состояло.

Отдѣленія банка Путей Сообщенія.

Отдѣленія банка Путей Сообщенія находятся въ Фуцзядянѣ, Цицикарѣ и Сахалянѣ.

Правомъ самостоятельной эмиссіи пользуются въ Сѣверной Маньчжуріи Харбинское и Сахалянское отдѣленія. Ими выпускаются въ обращеніе бумажные доллары достоинствомъ отъ 1-го до 100 долларовъ. Мелкіе доллары отъ 5-ти до 50 цент. выпускаются для всей Маньчжуріи отдѣленіями въ Чанчунѣ и Мукденѣ. Бумажные доллары отдѣленія банка Путей Сообщенія прикрѣплены къ районамъ и эмиссіоннымъ отдѣленіямъ, какъ и бумажные денежные знаки отдѣленій Китайскаго банка.

До второй половины 1921 года Фуцзядянскимъ и Сахалянскимъ отдѣленіями выпущено въ обращеніе всего 5.000.000 долларовъ, полностью обезпеченныхъ серебряными полноцѣнными долларами. Фондъ обезпеченія хранится въ Фуцзядянѣ. Отсюда, въ случаѣ необходимости, высылается серебро въ другія Маньчжурскія отдѣленія банка.

Отдѣленія банка производятъ всѣ банковскія операціи. Въ числѣ прочихъ операцій производятся и операціи по выдачѣ разнаго рода ссудъ. По уставу, всѣ ссуды могутъ выдаваться только съ разрѣшенія или Правленія банка, когда ссуды предназначаются частнымъ лицамъ, или Министерствомъ Путей Сообщенія, когда ссуда выдается какой-либо торгово-промышленной организаціи, какъ напримѣръ, пароходству «Утунъ» и т. п. Только въ экстренныхъ случаяхъ разрѣшается произвести выдачу ссудъ и затѣмъ немедленно же донести Главному Правленію или Министерству. Фактически же всѣ ссуды выдаются отдѣленіями безъ предварительнаго разрѣшенія центральной власти; послѣдней лишь сообщаются отдѣленіями свѣдѣнія о выданныхъ ссудахъ.

Ссуды выдаются только подъ поручительство извѣстныхъ банку лицъ или подъ обезпеченіе товаромъ или хлѣбомъ. Ссуды подъ поручительство и товарныя ссуды выдаются на срокъ до 3-хъ мѣсяцевъ, съ правомъ отсрочки еще на 3 мѣсяца изъ 1,2% въ мѣсяцъ. Товары, подъ которые выдаются ссуды, могутъ храниться или въ складахъ банка, или въ частныхъ складахъ, по указанію банка. Допускается частичная уплата ссудъ съ освобожденіемъ части заложеннаго товара. Большая часть ссудъ выдается банкомъ подъ хлѣбъ. Размѣръ подтоварныхъ ссудъ и ссудъ подъ хлѣбъ на складахъ банка установленъ въ 70% стоимости, на чужихъ складахъ—50%. Процентъ за ссуды подъ хлѣбъ на складахъ взимается въ размѣрѣ 1,2 въ мѣсяцъ. Выдаются ссуды подъ хлѣбъ и по дубликатамъ, и по складочнымъ свидѣтельствамъ. Ссуды подъ дубликаты выдаются на сроки въ зависимости отъ пунктовъ назначенія хлѣба, а именно: для хлѣба, отправляемаго въ Чанчунь,—одна недѣля, для хлѣба, отправляемаго въ Дайренъ,—3 недѣли. Ссуды подъ хлѣбъ по дубликатамъ выдаются въ полномъ размѣрѣ стоимости хлѣба по биржевой цѣнѣ въ день вылачи ссуды. Гарантіей на случай паденія цѣнъ за время перевозки считается провозная плата, уплачиваемая владѣльцемъ хлѣба желѣзной дорогѣ. За ссуды подъ хлѣбъ по дубликатамъ банкомъ взимается 0,66% въ мѣсяцъ, при чемъ расчетъ процентовъ за фактическое пользованіе ссудой производится по днямъ.

Банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій.

Въ настоящее время банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій, находящійся въ Фуцзядянѣ, имѣетъ свои отдѣленія въ Гиринѣ, Цицикарѣ и Сахалянѣ. Правомъ самостоятельной эмиссіи пользуется только Центральный банкъ въ Фуцзядянѣ. До второй половины 1921 года банкомъ выпущено въ обращеніе бумажныхъ долларовъ, достоинствомъ отъ 5-ти цент. до 10 долларовъ, всего на сумму 6.000.000 долларовъ, полностью обезпеченныхъ серебряными полноцѣнными долларами. Фондъ обезпеченія хранится при Центральномъ банкѣ.

Банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій производитъ тѣ же банковскія операціи, что и указанные выше два банка. На тѣхъ же условіяхъ производится выдача разнаго рода ссудъ. Сроки ссудъ не болѣе 3-хъ мѣсяцевъ, рѣдко 6 мѣсяцевъ. Ссудный процентъ—около 1,5% въ мѣсяцъ. Ссуды подъ товары и хлѣбъ выдаются лишь при условіи храненія ихъ на складахъ банка. Сроки, проценты и размѣры ссудъ подъ дубликаты и складочныя свидѣтельства устанавливаются каждый разъ по соглашенію и въ зависимости отъ разнаго рода обстоятельствъ. Ко второй половинѣ 1921 года по главному банку состояло выданныхъ ссудъ на сумму 5.000.000 долларовъ, изъ коихъ на 3.000.000 долларовъ ссудъ вексельнаго типа и на 2.000.000 долларовъ—ссудъ залоговыхъ.

Какъ отмѣчено было выше, особенностью туземнаго кредита является его дороговизна (высокій %) и малая доступность для населенія. Помимо чрезвычайно высокаго ссуднаго процента, пользованіе кредитомъ обставлено въ большинствѣ случаевъ такими ограниченіями, что мелкіе и средніе коммерсанты, сельскіе хозяева и т. п. лишены фактически возможности прибѣгать къ его помощи для нуждъ своей коммерческой и сельско-хозяйственной дѣятельности. Въ мелкія кредитныя учрежденія, двери которыхъ для нихъ всегда широко открыты, но въ которыхъ взимаютъ за ссуды неимовѣрно высокіе проценты, ихъ загоняетъ только нужда и безвыходное положеніе. Въ крупныя же кредитныя учрежденія, гдѣ не давятъ особенно размѣрами процентовъ, доступъ имъ закрытъ тѣми ограниченіями, которыми гарантируется уплата ссудъ.

Вслѣдствіе этого экономическая жизнь края, въ частности туземная торговля и промышленность, не имѣя опоры въ цѣлесообразно поставленномъ, дешевомъ и доступномъ для населенія кредитѣ, развивается гораздо медленнѣе, чѣмъ это могло бы быть при иной организаціи кредита.

2. Европейскій кредитъ.

Съ проведеніемъ Кит. Вост. жел. дор.—въ предѣлы Сѣверной Маньчжуріи проникла европейская торговля, а вмѣстѣ съ нею и ея спутникъ—кредитъ.

Піонеромъ европейской торговли въ Сѣверной Маньчжуріи явилась *русская* торговля. Въ полосѣ отчужденія образовалась обширная русская колонія, усиліями которой были созданы на мѣстахъ различныя отрасли торговли, ранѣе здѣсь отсутствовавшія, и различнаго рода промышленныя предпріятія, установлена была связь съ иностранными рынками въ отношеніи экспорта продуктовъ хозяйства края за границу, и всему населенію края былъ данъ импульсъ и живой примѣръ къ болѣе совершенному использованію богатствъ края.

Городъ Харбинъ явился центромъ торгово-промышленной жизни Сѣверной Маньчжуріи. Около него группировалась вся крупная торговля и промышленность, въ немъ, по преимуществу, сосредоточились и европейскія кредитныя учрежденія.

До 1908 года единственнымъ русскимъ кредитнымъ учрежденіемъ въ Харбинѣ, на которое должна была опираться русская торговля и промышленность, былъ Русско-Китайскій, нынѣ Русско-Азіатскій банкъ. Онъ призванъ былъ для осуществленія роли колоніальнаго банка въ Маньчжуріи, на него была возложена обязанность содѣйствія усиленному развитію въ ней отечественной торговли и промышленности. До русско-японской войны и во время нея Русско-Азіатскій банкъ работалъ весьма интенсивно. Вся мѣстная русская торговля и промышленность питались исключительно кредитомъ этого банка. До сихъ поръ этотъ банкъ остается самымъ крупнымъ русскимъ кредитнымъ учрежденіемъ. Съ 1908 года послѣдовательно открываются въ Харбинѣ 1-е и 2-е О-ва Взаимнаго Кредита.

Для широкой дѣятельности въ отношеніи обезпеченія дешовымъ и доступнымъ кредитомъ мѣстной торговли и промышленности у этихъ русскихъ кредитныхъ учрежденій не было достаточныхъ средствъ. Размѣръ ссудныхъ процентовъ ихъ былъ всегда значительно выше, чѣмъ другихъ европейскихъ банковъ Сѣверной Маньчжуріи, и ссуднаго процента, существовавшаго въ то время въ кредитныхъ учрежденіяхъ Россіи. Въ то время, когда ссудный процентъ во Владивостокскомъ отдѣленіи Государственнаго банка былъ 4½—5 годовыхъ, банки въ Харбинѣ взимали за ссуды свыше 9%. Наоборотъ, расцѣнка иностранной валюты при реализаціи аккредитивовъ, открываемыхъ по заграничнымъ траттамъ мѣстнымъ экспортерамъ хлѣбныхъ продуктовъ, была очень низка. Въ то время какъ Владивостокское отдѣленіе Государственнаго банка платило за одинъ фунтъ стерлинговъ— 9,41 руб., Сибирскій банкъ въ Харбинѣ уплачивалъ своимъ кліентамъ только по 9,28 руб. за фунтъ.

При такихъ условіяхъ русскаго кредита, русская торговля и промышленность испытывала крайне тяжелое положеніе отъ недостатка оборотныхъ капиталовъ. При оборотахъ торговли гор. Харбина болѣе чѣмъ въ 40 милліоновъ рублей, учетный портфель русскихъ банковъ едва достигалъ 5 милліоновъ рублей, т.-е. около 12—13% оборота, между тѣмъ какъ въ условіяхъ нормально поставленнаго кредитнаго дѣла торговля на векселя составляетъ преобладающую часть торговаго оборота.

Въ такомъ положеніи находились торговля и промышленность въ Харбинѣ. Въ предѣлахъ остальной Маньчжуріи онѣ испытывали въ этомъ отношеніи еще большія затрудненія.

Во время европейской войны и въ послѣдующіе годы революціи, въ зависимости отъ причинъ общаго экономическаго состоянія, положеніе русскаго кредитнаго дѣла въ Сѣверной Маньчжуріи сдѣлалось еще болѣе неустойчивымъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе обезцѣненія русскихъ денегъ.

На иныхъ основаніяхъ построена въ Сѣверной Маньчжуріи *японская кредитная организація.* На путь экономической борьбы въ предѣлахъ Маньчжуріи Японія вступила послѣ русско-японской войны. Въ основу положена была широко разработанная программа экономической политики. Сюда выдвинуты были могущественнѣйшія финансовыя организаціи въ лицѣ Іокогама-Спеши банка и Чосенъ-банка. Эти кредитныя организаціи явились базой для всей японской торговли и промышленности въ краѣ. Японскіе экспортеры пользуются самой широкой финансовой поддержкой банковъ. За пользованіе ссудами банки взимаютъ 8—10% годовыхъ. Для крупныхъ и надежныхъ кліентовъ японцевъ ссудный процентъ понижается до шести годовыхъ. Размѣръ ссудъ устанавливается до 90% фактурной стоимости товара.

Въ цѣляхъ расширенія торговаго вліянія, Іокогама-Спеши банкомъ создана обширная организація по выдачѣ ссудъ на станціяхъ Южно-Маньчжурской жел. дор. и на мѣстахъ производства закупокъ продуктовъ земледѣлія черезъ разъѣздныхъ агентовъ. Ссуды выдаются на указанныхъ выше условіяхъ и съ правомъ перевода какъ ссудъ, такъ и всѣхъ платежей въ порты назначенія Японіи и Европы.

Такая организація дѣла финансированія и снабженія кредитомъ даетъ возможность принимать участіе въ торгово-промышленной жизни не только крупнымъ коммерсантамъ, но и мелкимъ фирмамъ, не обладающимъ собственными большими капиталами, ибо при указанныхъ условіяхъ полученія кредита имъ приходится затрачивать на пріобрѣтеніе товаровъ лишь 10% ихъ стоимости.

Дѣятельность японскихъ кредитныхъ учрежденій не ограничивается финансированіемъ и снабженіемъ кредитомъ только своихъ соотечественниковъ. Кредитъ предоставляется ими на равныхъ съ японцами условіяхъ и мѣстнымъ русскимъ, и туземнымъ фирмамъ, если поощреніе ихъ торговыхъ операцій въ томъ или иномъ видѣ представляется имъ желательнымъ.

Кромѣ краткосрочныхъ операцій, японскій кредитный аппаратъ ведетъ весьма интенсивную работу и въ области кредита ипотечнаго.

Изъ другихъ иностранныхъ кредитныхъ учрежденій необходимо отмѣтить *англійскій* «Гонконгъ-Шанхайскій» банкъ. Открытъ онъ былъ, какъ финансовая база, для выступившихъ на рынкѣ Сѣверной Маньчжуріи англійскихъ экспортныхъ фирмъ. Банкъ обладаетъ солидными средствами и широко кредитуетъ англійскую торговлю. Послѣдняя въ отношеніи пользованія кредитомъ поставлена въ условія не менѣе благопріятныя, чѣмъ всякая другая иностранная торговля. Обычно проценты по ссудамъ устанавливаются въ соотвѣтствіи съ процентами японскихъ банковъ, чѣмъ создается возможность здоровой конкуренціи. Всѣ англійскія фирмы, работающія въ Сѣверной Маньчжуріи и пользовавшіяся кредитомъ въ русскихъ кредитныхъ учрежденіяхъ, перенесли свои финансовыя операціи въ Гонконгъ-Шанхайскій банкъ въ первый же годъ его открытія.

Во время европейской войны въ Харбинѣ открыли свои операціи отдѣленія Сибирскаго и Московскаго Народнаго банковъ, американскій банкъ «International Banking Corporation» и въ самые послѣдніе годы—Китайско-Американскій, Харбинскій (японскій) и Дальневосточный еврейскій банки.

Кромѣ перечисленныхъ банковъ, роль кредитнаго учрежденія выполняла одно время и Китайская Восточная жел. дор., въ лицѣ ея организаціи по выдачѣ ссудъ подъ перевозимые по желѣзной дорогѣ грузы.

3. Ссудныя операціи Кит. Вост. ж. д.

Операціи по выдачѣ ссудъ подъ перевозимые грузы открыты были Кит. Вост. ж. д. въ 1903 году,—со времени начала ея эксплоатаціи.

На производство въ то время ссудныхъ операцій Обществу К. В. ж. д. былъ открытъ во Владивостокскомъ отдѣленіи Государственнаго банка особый кредитъ, въ размѣрѣ одного милліона рублей. Въ качествѣ посредника къ участію въ ссудной операціи привлеченъ былъ Русско-Азіатскій банкъ. Участіе его заключалось тогда лишь въ выполненіи кассовыхъ функцій. Владивостокское отдѣленіе Государственнаго банка ставило на текущій счетъ Управленія дороги въ отдѣленіи Русско-Азіатскаго банка въ Харбинѣ необходимую сумму, а послѣдній за счетъ этой суммы по распоряженію Управленія дороги производилъ выдачу ссудъ, не входя въ разсмотрѣніе ихъ по существу. Эта обязанность лежала на Владивостокскомъ отдѣленіи Государственнаго банка.

Кредитъ въ размѣрѣ одного милліона рублей открытъ былъ Обществу Кит. Вост. ж. д. Владивостокскимъ Отдѣленіемъ Государственнаго банка изъ 5% годовыхъ, при чемъ Обществу предоставлено было право взимать со ссудополучателей въ свою пользу не болѣе 3-хъ процентовъ сверхъ пяти. Размѣръ ссудъ установленъ былъ не свыше 70% стоимости товара, подъ который выдавалась ссуда.

Ссуды подъ перевозимые по желѣзной дорогѣ грузы, выдаваемыя на указанныхъ условіяхъ, въ связи съ другими мѣропріятіями хозяйственнаго и коммерческаго характера оказали чрезвычайно благопріятное вліяніе на дѣятельность дороги. Движеніе грузовъ малой скорости частныхъ отправителей въ первый же годъ эксплоатаціи Кит. Вост. ж. д. выразилось въ весьма крупной цифрѣ—около 20.000.000 пудовъ.

Въ январѣ 1904 года Кит. Вост. ж. д. объявлена была на военномъ положеніи, а въ февралѣ она уже всецѣло перешла въ подчиненіе военному вѣдомству. Перевозка частныхъ коммерческихъ грузовъ почти прекратилась. Пріостановлена была и выдача ссудъ, особой нужды въ которыхъ не ощущалось вслѣдствіе обилія денегъ.

Во второй половинѣ 1906 года, когда послѣвоенный кризисъ уже далъ себя чувствовать, Управленіемъ Кит. Вост. ж. д. было выдано подтоварныхъ ссудъ на ссуму 118.614 руб. 97 коп. Отсутствіе денегъ и нужда въ кредитѣ для мѣстной торговли и промышленности особенно выявилась въ 1907 и 1908 годахъ. Русскихъ кредитныхъ учрежденій, кромѣ Русско-Азіатскаго банка, въ Сѣверной Маньчжуріи до 1908 года не было. Интересы желѣзной дороги, въ смыслѣ необходимости привлеченія грузовъ, настоятельно требовали расширенія кредита для мѣстной торговли и промышленности. Въ концѣ 1907 года операціи по выдачѣ ссудъ на Кит. Вост. ж. д. были видоизмѣнены. Правленіемъ Общества Кит. Вост. ж. д. и Банкомъ признано было наиболѣе полезнымъ, прежде всего, притти на помощь кредитомъ мѣстной мукомольной промышленности, въ лицѣ общества харбинскихъ мукомоловъ. Эта операція поручена была Русско-Азіатскому банку. По соглашенію Правленія Общества и Банка, послѣдній принялъ на себя обязанности производства выдачъ ссудъ харбинскимъ мельницамъ подъ зерно и муку, съ переучетомъ ссудъ во Владивостокскомъ отдѣленіи Государственнаго Банка.

Для производства этихъ ссудъ Русско-Азіатскому банку былъ открытъ Государственнымъ Банкомъ кредитъ въ размѣрѣ 750.000 руб. и, кромѣ того, для этой же цѣли были обращены 750.000 руб., оставшіеся изъ кредита въ одинъ милліонъ рублей, отпущеннаго въ 1903 году Управленію дороги. Дорога отъ активнаго участія въ этихъ операціяхъ была освобождена; за ней осталось лишь право послѣдующаго надзора за правильнымъ веденіемъ дѣла. Для самостоятельныхъ операцій по выдачѣ ссудъ подъ перевозимые грузы въ распоряженіи дороги было оставлено лишь 250.000 руб. За пользованіе ссудами банкъ взималъ 9% годовыхъ.

Въ порядкѣ этого соглашенія въ теченіе 1907 года было выдано ссудъ на сумму 1.218.521 руб. 48 коп., изъ коихъ 75% — мѣстнымъ мукомоламъ.

Недостатокъ средствъ, отпущенныхъ въ распоряженіе дороги на производство ссудныхъ операцій непосредственнымъ ея распоряженіемъ, и особыя льготы въ отношеніи предоставленія кредита преимущественно мѣстной мукомольной промышленности заставили Управленіе дороги поднять вопросъ о необходимости увеличенія кредита дороги для производства ея ссудныхъ операцій. Въ концѣ 1908 года Правленіемъ Общества Кит. Вост. ж. д. было заключено съ Русско-Азіатскимъ банкомъ новое соглашеніе, по которому увеличенъ былъ кредитъ на выдачу ссудъ непосредственнымъ распоряженіемъ дороги до 1.750.000 руб., а также расширены права дороги въ отношеніи условій выдачи ссудъ.

До этого соглашенія ссуды выдавались только въ Харбинѣ и на грузы, адресованные въ агентства. По новому соглашенію ссуды могли выдаваться на станціяхъ и въ агентствахъ Кит. Вост. ж. д. и Уссурійской ж. д. подъ грузы, сдаваемые къ немедленной перевозкѣ, принятые на храненіе, хранящіеся на складахъ частныхъ лицъ, переданныхъ въ вѣдѣніе Кит. Вост. ж. д., и подъ грузы, отправляемые съ рѣчныхъ пристаней на станціи Кит. Вост. ж. д., или Уссурійской ж. д., или съ ихъ станцій на пристани, если тамъ имѣлись агентства ж. д. По особымъ соглашеніямъ ссуды могли выдаваться также подъ грузы, отправляемые со станцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ на станціи Кит. Вост. ж. д. или Уссурійской ж. д. и обратно.

На указанную выше сумму Банкомъ былъ открытъ Управленію дороги спеціальный текущій счетъ. За выдаваемыя въ счетъ этого кредита ссуды банкъ взималъ 8% годовыхъ и $^1/_4$% комиссіи за каждые три мѣсяца пользованія ссудой; кромѣ того, съ получателя ссуды взыскивался еще особый сборъ въ размѣрѣ $^1/_4$% съ суммы ссуды въ пользу дороги на покрытіе расходовъ по веденію его ссудныхъ операцій.

За банкомъ были оставлены по этимъ ссудамъ лишь наблюдательно-контрольныя обязанности. Въ отношеніи выдачи ссудъ харбинскимъ мельницамъ за счетъ 1.500.000 руб., отпущенныхъ банку по соглашенію 1907 года, активная роль оставлена была попрежнему за банкомъ. Дорогѣ предоставлено было лишь право проявлять свою инициативу путемъ обращенія вниманія банка на желательность или нежелательность съ точки зрѣнія интересовъ дороги выдачи той или иной ссуды.

Въ теченіе 1908 года было выдано ссудъ на 966.569 руб. 22 коп.; изъ нихъ: на 354.517 р. 20 к. за счетъ кредита желѣзной дороги и на 612.052 р. 02 к.— за счетъ кредита банка, т.-е. исключительно харбинскимъ мукомоламъ. Въ 1909 году количество выдаваемыхъ ссудъ упало по сравненію съ предыдущимъ годомъ. За весь этотъ годъ дорогой было выдано подтоварныхъ ссудъ всего на сумму 292.389 руб. 08 коп.

Паденіе ссудныхъ операцій въ этотъ періодъ времени зависѣло уже не отъ недостатка кредита, а, главнымъ образомъ, отъ дороговизны его. Если въ 1907—1908 гг. ссудами банка и желѣзной дороги охотно пользовались какъ мукомолы, такъ и другіе торговцы и промышленники, уплачивая до 10% за пользованіе этими ссудами, то въ слѣдующіе годы къ этому кредиту стали прибѣгать лишь въ самыхъ крайнихъ случаяхъ. Имѣвшій значеніе въ 1908 г. спеціальный кредитъ для поддержанія мукомольной промышленности въ дальнѣйшемъ обратился въ мертвый капиталъ. Ни одна мельница этимъ кредитомъ пользоваться не стала.

Къ этому времени на русской торговлѣ и промышленности въ Сѣверной Маньчжуріи успѣла уже отразиться конкуренція японской торговли и промышленности. Послѣднія въ отношеніи кредита были поставлены въ несравненно болѣе благопріятныя условія, пользуясь финансовой помощью своихъ банковъ съ дешовымъ, доступнымъ и широко раскинутымъ кредитомъ. Ссудный процентъ этихъ банковъ не превышалъ тогда 7-ми годовыхъ. При такой конкуренціи для русской торговли и промышленности условія кредита, предоставляемаго желѣзной дорогой и Русско-Азіатскимъ банкомъ, были крайне тяжелы.

Въ силу указанныхъ причинъ вопросъ о ссудныхъ операціяхъ на К. В. ж. д. былъ снова пересмотрѣнъ. Въ іюнѣ 1909 года онъ былъ предметомъ обсужденія въ особомъ совѣщаніи при Управленіи дороги съ участіемъ товарища предсѣдателя Правленія Общества дороги А. Н. Вентцеля, директора Русско-Азіатскаго банка К. Б. Рихтера и представителей харбинскаго биржевого комитета. Совѣщаніе внесло нѣкоторые коррективы въ дѣятельность дороги и банка по выдачѣ ссудъ, нѣсколько расширило льготы для ссудополучателей, но основного недостатка въ условіяхъ ссудной операціи, — высоты ссуднаго процента, оно не устранило.

Въ 1910 году ссудъ было выдано только на сумму 206.686 руб. 87 коп., а въ 1911 году—лишь на 46.153 руб.

Послѣ 1911 года выдача подтоварныхъ ссудъ носила уже совершенно случайный характеръ. Количество выдаваемыхъ ссудъ было ничтожно: въ 1912 г. —29.762 руб. 50 коп., 1913—1901 руб., 1914—4.810 руб., 1916—15.728 руб., 1917—28.269 руб. Въ дальнѣйшемъ ссудныя операціи дороги совсѣмъ заглохли. Значеніе ссудной операціи, какъ одной изъ наиболѣе дѣйствительныхъ мѣръ къ привлеченію грузовъ на желѣзную дорогу, было окончательно утрачено.

Кредитныя базы.

Основными базами организованнаго кредита, на которыя опирается преимущественно вся крупная и большая часть средней торговли и промышленности Сѣверной Маньчжуріи, являются пять пунктовъ: Харбинъ, Чанчунь, Цицикаръ, Хайларъ-Маньчжурія и Гиринъ.

Къ каждому изъ нихъ тяготѣютъ опредѣленные торгово-промышленные районы. Харбинская кредитная база, въ лицѣ банковъ русскихъ, китайскихъ, японскихъ и европейскихъ, питаетъ харбинскую и фуцзядянскую торговлю и промышленность, на нее же опираются хлѣбная торговля западной и восточной линій и нижняго плеса рѣки Сунгари, лѣсная торговля и промышленность Восточнаго, Хинганскаго и Нижне-Сунгарійскаго лѣсныхъ районовъ, каменноугольная промышленность (Чжалайноръ) и скотопромышленность, въ лицѣ наиболѣе крупныхъ предпринимателей.

Чанчунская база, состоящая изъ японскихъ и китайскихъ банковъ, снабжаетъ кредитомъ хлѣбную торговлю южной линіи и Бодунэскаго района и часть лѣсной торговли въ Восточномъ районѣ; чанчунскій кредитъ проникъ въ лѣсную торговлю Восточнаго участка за самое послѣднее время, когда въ качествѣ предпринимателей въ мѣстной промышленности этого района выступили японцы, работающіе отсюда на Южно-Маньчжурскую желѣзную дорогу.

Цицикарская кредитная база обслуживаетъ торговлю и промышленность города Цицикара и ближайшихъ къ нему районовъ Цицикарской провинціи и часть хлѣбной торговли западной линіи.

Хайларско-Маньчжурская база, въ лицѣ отдѣленій Русско-Азіатскаго банка, и обществъ взаимнаго кредита кромѣ мѣстной торговли, питаетъ кредитомъ всю скотопромышленность Сѣверной Маньчжуріи, за исключеніемъ самыхъ крупныхъ предпріятій, работающихъ, какъ сказано выше, съ харбинскими кредитными учрежденіями.

Гиринская кредитная база обслуживаетъ кредитомъ торговлю и промышленность гор. Гирина съ ближайшими къ нему районами провинціи.

Степень развитія кредита и условія пользованія имъ въ послѣдніе годы—наиболѣе рельефно и характерно обрисовываются въ самой крупной и разнообразной въ отношеніи условій заключенія сдѣлокъ купли-продажи—мѣстной хлѣбной торговлѣ. Въ этомъ отношеніи районъ южной линіи рѣзко отличается отъ прочихъ районовъ. На сѣверѣ (западная и восточная линіи и рѣка Сунгари) срочныя сдѣлки съ выплатой впередъ цѣны закупленнаго хлѣба, существовавшія ранѣе,—за послѣдніе годы почти совершенно прекратились и появились снова—и то далеко не во всѣхъ районахъ—лишь въ кампанію 1921—1922 гг.

На южной линіи такія сдѣлки весьма развиты. Посредствомъ сдѣлокъ этого вида мѣстныя китайскія хлѣбныя фирмы получаютъ отъ японскихъ банковъ черезъ японскія или китайскія чанчунскія фирмы кредитъ на срокъ отъ 1 до 3 мѣсяцевъ.

Болѣе половины хлѣба, скупаемаго фирмами южной линіи, пріобрѣтается на средства, полученныя въ кредитъ изъ Чанчуня.

На западной и восточной линіяхъ кредитъ хлѣбнымъ фирмамъ подъ залогъ хлѣба, находящагося на ихъ складахъ, оказываютъ Харбинскіе и Цицикарскіе банки, однако, кредитъ этотъ развитъ весьма слабо. На станціи Аньда къ банковскому кредиту прибѣгаетъ лишь 10% мѣстныхъ китайскихъ фирмъ—наиболѣе крупныхъ; въ Цицикарѣ кредитомъ пользуются до 30% фирмъ; въ другихъ торговыхъ пунктахъ банковскій кредитъ распространенъ столь же слабо; на пристаняхъ р. Сунгари къ этой формѣ кредита хлѣботорговцы совершенно почти не прибѣгаютъ.

Подъ залогъ хлѣба ссуды выдавались на срокъ отъ одного, чаще трехъ мѣсяцевъ, до шести; болѣе долгіе сроки ссудъ встрѣчаются какъ рѣдкое исключеніе. Въ кампанію 1920—1921 гг. по этимъ ссудамъ банки взимали отъ 1,2 до 1,8% мѣсячныхъ; лѣтомъ 1921 г., когда спросъ на деньги сократился, процентъ понизился до 0,8%. Размѣръ выдаваемыхъ ссудъ колебался въ большинствѣ случаевъ отъ 60 до 70% рыночной цѣны хлѣба; при выдачѣ ссудъ, на случай, если цѣна хлѣба рѣзко падетъ и продажей его не удастся выручить сумму ссуды, требовалось поручительство двухъ солидныхъ фирмъ. Случаи выдачи ссудъ подъ залогъ хлѣба безъ поручительства были рѣдки. Наибольшее количество выданныхъ банками ссудъ пало на октябрь и ноябрь. Тяжелыя условія ссудъ—высокій процентъ, нерѣдкіе отказы банковъ въ ссудахъ, а также необходимость поѣздки въ банкъ въ Харбинъ, или рѣже въ Цицикаръ, обусловливаютъ во всемъ районѣ весьма слабое развитіе указанныхъ кредитныхъ операцій.

Часть ссудъ подъ залогъ хлѣба получена была у мелкихъ банкирскихъ конторъ; ссуды эти получены были изъ болѣе высокаго процента—свыше 2 мѣсячныхъ, но при требованіи меньшихъ гарантій. На пристаняхъ р. Сунгари и въ уѣздныхъ центрахъ солидныя старыя фирмы пополняли свой оборотный капиталъ путемъ займа денегъ у зажиточныхъ крестьянъ. На южной линіи, гдѣ фирмы имѣютъ возможность достать деньги впередъ—при совершеніи сдѣлокъ на срокъ—или подъ залогъ дубликатовъ, кредитъ подъ залогъ хлѣба, лежащаго на складахъ фирмъ, распространенъ былъ весьма слабо. Кредитъ подъ залогъ дубликатовъ въ районахъ западной и восточной линій, базирующихся на Харбинъ, былъ незначителенъ. Наоборотъ, въ районѣ южной линіи эта форма кредита была использована довольно широко.

Фирмы всѣхъ станцій южной линіи, начиная отъ ст. Шуанченпу, отправляя хлѣбъ на Дайренъ или Чанчунь, всегда получали ссуды въ Чанчунѣ, въ японскихъ банкахъ, обычно при посредствѣ чанчунскихъ фирмъ, подъ залогъ дубликатовъ. Закладывались, главнымъ образомъ, дубликаты на бобы. Подъ дубликаты на 1.660 пудовъ бобовъ (вѣсъ японскаго вагона) банки выдавали ссуды въ размѣрѣ 1.000 енъ; ссуды эти выдавались на краткіе сроки, достаточные для прибытія груза на станцію назначенія,—не свыше недѣли, рѣдко двухъ. За пользованіе ссудами фирмы платили отъ 25 до 40 сенъ за 1,000 енъ въ день, т.-е. отъ 0,75 до 1,2% мѣсячныхъ.

На нѣкоторыхъ станціяхъ южной линіи на время оживленной отправки хлѣба открывали отдѣленія японскія комиссіонно-транспортныя конторы, выдававшія ссуды подъ залогъ дубликатовъ на мѣстахъ на тѣхъ же приблизительно условіяхъ, какъ и въ Чанчунѣ.

Операціи съ залогомъ дубликатовъ накладныхъ, по свѣдѣніямъ китайскихъ коммерческихъ обществъ, охватываютъ до половины отправляемаго съ южной линіи хлѣба.

Значеніе кредитныхъ базъ.

Постепенное усиленіе кредитныхъ базъ содѣйствуетъ накопленію въ странѣ капиталовъ.

Черезъ посредство этихъ базъ капиталъ, какъ по трубопроводамъ, вливается въ край и распредѣляется по всему его пространству.

Къ сожалѣнію, какъ видно изъ вышеизложеннаго, капиталъ этотъ поступаетъ въ оборотъ только въ формѣ торговаго и частью ипотечнаго—въ городскихъ поселеніяхъ—кредита. Въ земледѣліе онъ совершенно не поступаетъ, а въ промышленность—лишь въ крайне недостаточномъ количествѣ. Лишенное капиталовъ земледѣліе въ краѣ носитъ, поэтому, совершенно примитивный характеръ, а промышленность до сихъ поръ не выходитъ изъ первоначальныхъ стадій своего развитія.

Между тѣмъ, опыты иностраннаго капитала, пытавшагося проникнуть въ основную отрасль мѣстнаго хозяйства—земледѣліе, дали весьма положительные результаты. Туземецъ—земледѣлецъ оказался вполнѣ платежеспособнымъ и склоннымъ къ улучшенію своего хозяйства путемъ пополненія его усовершенствованными сельскохозяйственными орудіями.

Дальнѣйшее движеніе иностраннаго капитала въ этомъ направленіи не могло, такимъ образомъ, вызывать никакихъ опасеній въ отношеніи прочности его помѣщенія. Капиталъ пріобрѣлъ бы обширный надежный рынокъ, а основное хозяйство края получило бы могучій импульсъ къ развитію.

Громадное значеніе для хозяйства страны имѣло бы и болѣе смѣлое продвиженіе иностраннаго капитала въ мѣстную промышленность. Съ его помощью къ жизни вызваны были бы огромнѣйшіе промышленные ресурсы края.

Обильный прыжокъ капиталовъ въ эти отрасли мѣстнаго хозяйства явился бы тѣмъ фундаментомъ, на которомъ въ дальнѣйшемъ стало бы развиваться и вся экономическая жизнь края.

ЧАСТЬ V.

Китайская Восточная жел. дорога.

XX.

РАБОТА ДОРОГИ.

Желѣзная дорога и хозяйство края.

Въ исторіи желѣзнодорожнаго строительства трудно найти примѣръ столь тѣсной связи между работой желѣзной дороги и хозяйственнымъ развитіемъ края, какую можно наблюдать въ Сѣверной Маньчжуріи.

Въ предыдущихъ главахъ этой работы было описано уже, какое глубокое вліяніе оказало проведеніе желѣзной дороги на хозяйственный прогрессъ Сѣв. Маньчжуріи. Безъ преувеличенія можно сказать, что быстрое заселеніе края, распашка громадныхъ пространствъ и широкій размахъ экспортно-импортной работы являются послѣдствіемъ проведенія дороги.

На пустынную окраину Китая, съ пространствомъ равнымъ Германіи съ Бельгіей и съ населеніемъ въ $1^1/_2$ милліона душъ, дорога привлекла людей, средства, торговлю, ремесло, промышленность и вниманіе міровыхъ рынковъ.

Чѣмъ больше дорога давала краю, тѣмъ больше край давалъ дорогѣ. Перевозка частныхъ грузовъ малой скорости, составлявшая въ 1902 году 14 милліоновъ пудовъ, увеличилась черезъ 10 лѣтъ до 68 милліоновъ пудовъ, а въ 1921 году—до 124 милліоновъ пудовъ.

Дорога не только двигала впередъ хозяйственную работу края, она эту работу отражала въ своей работѣ. Грузооборотъ дороги былъ отображеніемъ товарооборота края. Конечно, отображеніе не было вполнѣ точнымъ: во II-ой главѣ настоящей книги уже было указано, что на желѣзную дорогу попадала лишь небольшая часть продуктовъ края.

Желѣзнодорожныя перевозки въ подавляющемъ большинствѣ носятъ торговый характеръ. Отправка груза по желѣзной дорогѣ обычно связана съ переходомъ его отъ одного владѣльца къ другому—продажа груза или предшествуетъ отправкѣ, или слѣдуетъ за ней. Поэтому развитіе грузооборота дороги зависитъ не только отъ роста производства, но, въ особенности, отъ роста торговаго оборота. Связывая районы внутри края и край съ внѣшними рынками, облегчая внутренній и внѣшній обмѣнъ, дорога подготовляетъ и работу для себя. Культурное развитіе населенія, ростъ потребностей, освобожденіе торговли отъ всякихъ помѣхъ и притѣсненій, упорядоченіе денежнаго обращенія,—все это, содѣйствуя росту торговли, содѣйствуетъ и росту грузооборота дороги. Городскіе центры, съ ихъ развитымъ торговымъ оборотомъ, являются и важнѣйшими станціями дороги. Отдѣльныя отрасли краевого хозяйства передаютъ на желѣзную дорогу тѣмъ большую часть своихъ продуктовъ, чѣмъ болѣе имѣютъ товарный характеръ. Поэтому такъ важно для дороги развитіе обрабатывающей промышленности —той отрасли, продукты которой почти цѣликомъ поступаютъ въ торговый оборотъ.

Обстоятельства благопріятствовали Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. Война русско-японская и европейская были могущественными толчками, содѣйствовавшими увеличенію товарообмѣна Сѣверной Маньчжуріи съ міровыми рынками. Первая война открыла Сѣв. Маньчжуріи японскій рынокъ, вторая закрѣпила за ней европейскій. Послѣ этой войны истощеніе европейскихъ странъ и обогащеніе китайскаго населенія привлекли къ Сѣверной Маньчжуріи особое вниманіе и экспортеровъ, и импортеровъ.

Зато другой рынокъ, прежде тѣсно связанный съ Сѣверной Маньчжуріей, сократилъ свою торговлю съ ней. Паденіе покупательной способности русскихъ областей—столь близкихъ къ Маньчжуріи и столь знакомыхъ мѣстнымъ торговымъ фирмамъ—привело къ полному переустройству внѣшней торговли края. Отрасли хозяйства, работавшія на русскій рынокъ (скотопромышленность, снабженіе чаемъ, рыбой, фабрикатами), должны были сократить свои операціи. Напротивъ, другія отрасли, связанныя съ новымы рынками (хлѣбный экспортъ, вывозъ лѣса и др.), чрезвычайно увеличили свои обороты.

Все это отразилось на грузооборотѣ дороги.

Грузовая работа.

Временная эксплоатація дороги началась въ 1902 году. Однако, правильная эксплоатація организована лишь съ 1 іюня 1903 года. Общая длина линіи, въ настоящее время,—за отходомъ по Портсмутскому договору въ 1906 г. къ Японіи южнаго участка дороги отъ станціи Куаньченцзы, протяженіемъ въ 715 верстъ,—составляетъ 1.618,57 верстъ. Изъ этой длины на западный участокъ—Маньчжурія—Харбинъ—приходится 876 верстъ, восточный—Харбинъ—Пограничная—514,87 верстъ, южный—Харбинъ—Куаньченцзы—223,70 верстъ. Кромѣ того, вѣтка Харбинъ Центр.—Харбинъ-Пристань имѣетъ длину въ 4 версты.

Уже въ 1903 году перевозка частныхъ грузовъ малой и большой скорости составила около 20 милл. пудовъ. Возникшая война сократила частныя перевозки, и лишь въ 1906 году цифра 1903 года была превзойдена. Затѣмъ перевозки послѣдовательно возрастали до 1912 года, когда это возрастаніе было задержано безпорядками въ Китаѣ. Перевозки въ 1911 г. дали значительный скачокъ вверхъ, превысивъ перевозки 1910 г. на 17 милл. пуд. Это превышеніе почти цѣликомъ приходится на ростъ вывоза, который былъ вызванъ усиленной скупкой и отправкой хлѣба иностранными фирмами. Въ 1911 году произошла въ Китаѣ революція, и экспортныя фирмы боялись, что безпорядки лишатъ возможности вывоза въ ближайшіе годы. Рекордъ 1911 года удалось превзойти лишь въ 1915 году, когда дорога уже получила значительные транзитные грузы военнаго времени. Наступившее въ 1917 году разобщеніе съ русскими дорогами опять сократило перевозки, которыя оправились лишь въ 1921 году, когда вся техническая и коммерческая организація дороги была подвергнута переустройству.

Со времени открытія движенія перевозилось коммерческихъ грузовъ:

Годы.	Грузовъ малой скорости	Большой скорости.	ВСЕГО.
	Тысячи пудовъ.		
1902	13.997	646	14.643
1903	19.896	535	20.431
1904	8.828	60	8.888
1905	14.118	772	14.890
1906	25.551	626	26.177
1907	27.000	208	27.208
1908	33.398	189	33.587
1909	44.700	306	45.006
1910	57.790	407	58.197
1911	74.856	668	75.524
1912	68.442	1.225	69,667
1913	72.532	2.149	74.681
1914	67.064	812	67.876
1915	112.156	256	112.412
1916	127.592	372	127.964
1917	124.381	250	124.631
1918	77.897	69	77.966
1919	78.653	1.773	80.426
1920	93.664	5.229	98.893
1921	125.642	42	125.684

Въ 1921 г. по Кит. Вост. жел. дор. было перевезено 125.684 тыс. пуд. груза малой и большой скорости.

Большой скоростью въ 1921 г. было перевезено только 42 тыс. пудовъ.

Въ 1913 г. большой скоростью перевозилось довольно значительное количество грузовъ—свыше 2 милліоновъ пудовъ. Большой скоростью преимущественно шла рыба—транзитомъ съ Уссурійской на Забайкальскую желѣзную дорогу.

Съ 1913 г. перевозки большой скоростью стали падать съ каждымъ годомъ, если не считать 1919 и 1920 гг., когда въ виду недостатка подвижного состава, большой скоростью отправлялся хлѣбъ на Южно-Маньчжурскую жел. дор.—около 5 милліоновъ пудовъ въ 1920 г. и 1,7 милл. пуд. въ 1919 г.

Малой скоростью въ 1921 г. было перевезено—125.642 тыс. пуд.; изъ коихъ 124.302 тыс. пуд. грузовъ частныхъ отравителей и 1.340 тыс. пуд.— для надобностей Уссурійской желѣзной дороги, тарифицируемыхъ по коммерческому тарифу.

Грузовъ малой скорости, перевозимыхъ по особымъ смѣтамъ для нуждъ Гражданскаго Управленія, Пограничной стражи и желѣзнодорожной бригады, въ 1921 г. не было. Не показываются они въ вышеприведенной таблицѣ и за прошлые годы, ибо ихъ правильнѣе относить къ воинскимъ грузамъ, тѣмъ болѣе, что они тарифицировались по воинскому тарифу. Въ предыдущіе годы перевозки грузовъ «особыхъ смѣтъ» составляли отъ 2 до 10 милл. пудовъ въ годъ.

Максимальное количество перевозокъ за все время существованія дороги далъ 1916 годъ—128 милл.; на второмъ мѣстѣ стоитъ 1921 годъ, давшій 125,7 милліоновъ пудовъ. Однако, въ перевозкахъ 1916 года, исключительное значеніе имѣлъ транзитъ, давшій 44,5 милл. пудовъ или 35% всѣхъ перевозокъ. Такому транзиту дорога была обязана исключительно европейской войнѣ, оставившей Россіи почти единственный свободный путь на внѣшній рынокъ черезъ Кит. Вост. жел. дор. Политическія осложненія въ Россіи лишили желѣзную дорогу транзитныхъ грузовъ, перевозка коихъ упала послѣ революціи въ 1918 г. до 646 тыс. пудовъ, выросла въ 1919 году (транзитъ въ Сибирь) до 4,7 милл. пудовъ и, наконецъ, въ 1921 году не дала дорогѣ ни одного пуда.

Если поэтому исключить необычайный транзитъ 1916 года, то окажется, что 1921 годъ далъ рекордное количество перевозокъ и превысилъ на 33% грузооборотъ 1920 года. Увеличеніе произошло, прежде всего, за счетъ необычайнаго увеличенія вывоза, а также значительнаго роста ввоза и мѣстнаго сообщенія, при полномъ отсутствіи транзита.

При оцѣнкѣ грузооборота, достигнутаго дорогой въ 1921 г., необходимо имѣть въ виду тѣ общія экономическія условія, въ которыхъ пришлось вести работу дороги. Результатомъ европейской войны явился общій міровой кризисъ. Цѣны на міровыхъ рынкахъ, достигнувъ наивысшаго подъема въ началѣ 1920 года, затѣмъ рѣзко упали и продолжали падать весь 1921 годъ. Непомѣрно вздутыя во время войны ставки фрахта были понижены. Америка, Японія, европейскія страны сократили свой ввозъ и вывозъ. Громадныя количества товаровъ не находили сбыта, ибо покупательная способность населенія ослабѣла.

За время войны Сѣверная Маньчжурія тѣсно связалась съ міровыми рынками своимъ экспортомъ. Поэтому общій кризисъ, и паденіе цѣнъ угнетающе подѣйствовали на положеніе въ краѣ. Сѣверная Маньчжурія, развившая за время войны свою посредническую дѣятельность съ Россіей по торговлѣ товарами импорта, оказалась забитой ими съ потерей русскаго рынка.

Кит. Вост. жел. дор., какъ коммерческое предпріятіе, должна была учесть измѣнившуюся конъюнктуру рынка и понизить тарифы, съ чѣмъ необходимо было спѣшить, потому что перевозки 1920 г., особенно второй половины его, рѣзко сократились, и гужъ получилъ необычайное развитіе. Быстро принятыми мѣрами дорога не только возстановила грузооборотъ, но и значительно увеличила его.

Пониженіе тарифа и рядъ мѣропріятій, произведенныхъ въ мартѣ 1921 г., сразу подняли перевозки съ 6 милл. въ февралѣ до 11,2 милл. въ мартѣ. Перевозки продолжали расти вплоть до іюня, достигнувъ 15,9 милл. пудовъ, затѣмъ, послѣ обычнаго лѣтняго сокращенія, вновь поднялись, давъ въ декабрѣ 17,5 милл. пудовъ,—количество, значительно превосходящее максимальную мѣсячную перевозку, когда-либо бывшую на Кит. Вост. жел. дор. и объясняемое, отчасти, поздней зимой, задержавшей реализацію урожая.

Распредѣленіе перевозокъ по мѣсяцамъ.

Неравномѣрность перевозокъ по мѣсяцамъ чрезвычайно неблагопріятно отражается на работѣ дороги. Она заставляетъ держать значительный кадръ служащихъ, дабы имѣть возможность справиться съ громаднымъ количествомъ грузовъ, вдругъ поступающихъ на дорогу, заставляетъ держать наготовѣ значительное количество паровозовъ и подвижного состава, требующихъ непроизводительныхъ затратъ въ остальные мѣсяцы и вызываетъ непроизводительный пробѣгъ порожняка, ибо максимальныя перевозки вызываются экспортомъ, имѣющимъ одностороннее движеніе.

Указанное обстоятельство осложняется тѣмъ, что максимумъ перевозокъ падаетъ на зимніе мѣсяцы, преимущественно на декабрь.

Просматривая кривыя погрузки по мѣсяцамъ, можно усмотрѣть совершенно различную картину колебанія погрузки въ два періода. Первый—довоенный, но съ нимъ совпадаетъ и 1915 годъ. Въ этотъ періодъ кривая погрузки съ августа—сентября подымается вверхъ, достигаетъ въ декабрѣ высшей точки, опускается къ февралю, нѣсколько подымается въ мартѣ, затѣмъ постепенно опускается къ іюлю, августу, когда достигаетъ низшей точки.

Второй періодъ начинается съ 1916 года и кончается 1920 г. Онъ даетъ обратную картину—высшія точки кривой приходятся на апрѣль—іюль, низшія—на декабрь.

Кривая 1921 г. принадлежитъ какъ бы двумъ періодамъ—первая половина года второму, вторая—первому, нормальному, съ тѣмъ отклоненіемъ, что подъемъ въ декабрѣ очень крутой.

Надо полагать, въ дальнѣйшемъ кривая погрузки будетъ соотвѣтствовать первому періоду съ тѣмъ отклоненіемъ, что по мѣрѣ роста значенія экспорта въ общемъ грузооборотѣ колебанія кривой будутъ болѣе рѣзки. Только развитіе промышленности въ краѣ или возстановленіе транзита могутъ выправить колебанія кривой.

Строеніе грузооборота.

Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію значенія вывоза, ввоза, транзита и мѣстнаго сообщенія въ грузооборотѣ Кит. Вост. жел. дор.

Постройка Кит. Вост. жел. дор. имѣла цѣлью соединить Сибирскую магистраль съ Уссурійской жел. дорогою. Въ коммерческомъ отношеніи дорога должна была обслуживать, прежде всего, транзитныя перевозки и ввозъ русскихъ товаровъ въ Маньчжурію.

Первая задача въ отношеніи грузового движенія получила полное осуществленіе лишь во время европейской войны, когда транзитъ достигъ въ

1916 г.—44,5 милл. пудовъ. Транзитъ и передъ войной медленно, но неуклонно росъ, какъ показываетъ нижеприводимая таблица перевозокъ частныхъ грузовъ малой скорости:

Годы.	Въ мѣстн. сообщенія.		Вывозъ.		Ввозъ.		Транзитъ.		Всего.		Итого, исключая транзитъ.
	Тыс. пуд.	%.	Тыс. пуд.	%.	Тыс. пуд.	%	Тыс. пуд.	%.	Тыс. пуд.	%.	
1906	11.923	47,1	3.253	12,8	7.810	30,8	2.344	9,3	25.330	100	22.986
1907	10.606	39,3	10.198	37,8	2.596	9,6	3.600	13,3	27.000	100	23.400
1908	13.609	40,8	13.299	39,8	2.883	8,6	3.607	10,8	33.398	100	29.791
1909	8.401	18,8	23.596	52,8	9.117	20,4	3.585	8,0	44.700	100	41.115
1910	12.289	21,3	30.292	52,4	10.910	18,8	4.298	7,5	57.788	100	53.490
1911	13.222	17,2	45.852	59,8	13.039	17,0	4.582	6,0	76.698	100	72.116
1912	14.418	22,9	32.995	48,2	15.526	24,7	5.503	8,0	68.442	100	62.939
1913	14.891	20,9	33.815	47,6	16.495	23,2	5.902	8,3	71.102	100	66.200
1914	13.850	20,8	30.857	46,6	16.477	24,9	5.129	7,7	66.313	100	61.184
1915	19.306	17,4	47.442	43,0	19.100	17,2	24.819	22,4	110.667	100	65.848
1916	24.881	19,5	38.718	30,4	19.236	15,1	44.522	35,0	127.357	100	82.805
1917	24.671	20,0	59.943	48,5	20.315	16,5	18.462	15,0	123.391	100	104.929
1918	19.652	25,0	14.280	57,4	13.184	16,8	646	0,8	77.763	100	77.117
1919	18.839	24,0	38.773	49,6	16.069	20,5	4.674	5,9	78.355	100	77.681
1920	21.424	23,0	56.776	61,0	14.870	15,9	127	0,1	93.197	100	93.070
1921	25.375	20,4	79.021	63,6	19.906	16,0	—	—	124.302	100	124.302

Можно утверждать, что въ дальнѣйшемъ, при возстановленіи народнаго хозяйства Россіи, особенно Сибири, транзиту снова будетъ принадлежать значительная роль въ грузооборотѣ дороги.

Вторая задача—ввозъ товаровъ изъ Россіи въ Маньчжурію не получила полнаго осуществленія. Ввозъ съ Забайкальской жел. дороги не достигалъ 2-хъ милл. пудовъ, перевозки русскихъ товаровъ въ заморскомъ сообщеніи черезъ Уссурійскую жел. дорогу были ничтожны—не превышали 600 тыс. пудовъ. Видимо, въ теченіе продолжительнаго времени ввозъ товаровъ изъ Россіи не будетъ имѣть замѣтнаго значенія въ грузооборотѣ дороги.

Вопреки предположеніямъ строителей дороги, главное значеніе въ грузооборотѣ дороги пріобрѣлъ вывозъ. Съ 1906 года онъ выросъ къ 1913 г. въ 11 разъ, къ 1921 —въ 25 разъ, достигнувъ 79 милл. пудовъ. Вывозъ растетъ наиболѣе интенсивно. Въ 1906 году вывозъ составилъ 12,8% общаго грузооборота дороги, въ 1913 г.—47,6%, въ 1921 г.—63,6%, т.-е. вывозъ растетъ быстрѣе, чѣмъ грузооборотъ дороги. До 1918 г. преобладающее направленіе вывоза было на Уссурійскую ж. д. Наибольшую цыфру вывоза на Уссурійскую жел. дор. далъ 1911 г.—36.237 тыс. пудовъ, затѣмъ въ 1918 г. вывозъ на Уссурійскую жел. дор. рѣзко падаетъ—до 11.237 тыс. пудовъ и возстанавливается только въ 1921 г.—26.181 тыс. пудовъ. Вывозъ на Южно-Маньчжурскую жел. дор. растетъ непрерывно, съ 1918 г. онъ сталъ преобладающимъ, достигнувъ въ 1921 г.—52.840 тыс. пудовъ. Вывозъ на Забайкальскую жел. дор. былъ до войны незначителенъ—$1^1/_2$—$2^1/_2$ милл. пудовъ, въ 1917 г. онъ достигъ максимума—6.227 тыс. пудовъ, когда хлѣбъ изъ Маньчжуріи въ значительномъ количествѣ (4 милл. пуд.) пошелъ на Забайкальскую жел. дор. включительно до Иркутска. Вывозъ на Забайкальскую жел. дор. въ 1918 г. и 1920 г. упалъ—изъ-за политическихъ событій и снова сталъ успѣшно развиваться въ 1921 г.

Земледѣльческій характеръ хозяйства Сѣверной Маньчжуріи, притокъ переселенцевъ, типичный для молодыхъ колоніальныхъ странъ, значительныя площади земель, еще не заселенныхъ, громадныя богатства лѣсовъ и нѣдръ, дающихъ громоздкіе, но дешовые продукты, даетъ основаніе полагать, что вывозъ въ теченіе продолжительнаго времени будетъ играть доминирующую роль въ общемъ грузооборотѣ.

Ввозъ грузовъ растетъ медленно: въ 1906 г.—7,8 милл. пуд., въ 1913 г. —16,5 милл. пуд, въ 1921 г.—19,9 мил. пудовъ. Въ 1913 г. ввозъ составлялъ $23{,}2^0/_0$ общаго грузооборота, въ 1921 г.—лишь $16{,}0^0/_0$, т.-е. ввозъ растетъ значительно медленнѣе, чѣмъ общій грузооборотъ.

Въ 1915—17 гг., годы европейской войны, ввозъ значительно увеличился—до 19—20 милліоновъ пудовъ; однако, эти годы не являются показательными, ибо частью этотъ ввозъ носилъ характеръ транзита, предназначаясь для дальнѣйшаго вывоза въ Россію, частью носилъ спеціальный характеръ, вызванный войной, какъ напримѣръ, ввозъ свыше 2 милліоновъ пудовъ подвижного состава.

До послѣдняго времени тарифная политика, державшая высокія ставки на товары, ввозимые съ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги, задерживала развитіе ввоза по жел. дорогѣ, способствуя гужу. Наиболѣе тяжело отзывался гужъ на ввозѣ, ибо *относительно* онъ отнималъ отъ желѣзнодорожнаго ввоза больше, чѣмъ отъ вывоза.

Съ пониженіемъ тарифовъ на ввозные товары широкаго потребленія китайскаго населенія, произведеннымъ 15 декабря 1921 года, слѣдуетъ ожидать увеличенія ввоза, хотя гужъ прочно вкоренился, и борьба съ нимъ требуетъ времени. Сравнительно невысокая цѣнность экспортируемыхъ продуктовъ всегда будетъ приводить къ тому, что, даже при полномъ уничтоженіи гужа, ввозъ въ дальнѣйшемъ будетъ расти медленно, и грузовое движеніе будетъ носить невыгодный односторонній характеръ. Подобное положеніе будетъ имѣть мѣсто, пока приливъ капиталовъ въ Сѣверную Маньчжурію не создастъ въ ней промышленныхъ предпріятій, могущихъ поднять цѣнность экспорта. Нами не учтено, правда, одно обстоятельство—это предстоящая посредническая роль Сѣверной Маньчжуріи въ торговлѣ съ Сибирью. Въ ближайшее время она поведетъ къ увеличенію не транзита, а ввоза, такъ какъ отправлять товаръ непосредственно въ Сибирь, первое время, едва ли будутъ. Но этотъ ввозъ будетъ носить характеръ транзита.

Въ уровень съ общимъ грузооборотомъ, составляя пятую часть его, со сравнительно незначительными отклоненіями, развивается мѣстное сообщеніе. Паденіе относительной роли мѣстныхъ перевозокъ въ 1916 году объясняется необычайнымъ ростомъ транзитныхъ перевозокъ, повышеніе ея въ 1919—20 гг.—тѣмъ обстоятельствомъ, что при вывозѣ на Забайкальскую желѣзную дорогу отправки производились преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи на станцію Маньчжурія, ибо получить вагоны въ прямомъ сообщеніи было трудно.

Главнѣйшіе грузы.

Отмѣтимъ значеніе основныхъ группъ товаровъ въ грузооборотѣ дороги. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены данныя о перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, угля, продуктовъ лѣсопромышленности, ископаемыхъ строительныхъ матеріаловъ (камень, известь и проч.), а также главнѣйшихъ ввозныхъ (соль, мануфактура, сахаръ, чай, керосинъ, фрукты, рисъ, прочій бакалейный товаръ, желѣзо и желѣзныя издѣлія, машины, москательный и аптекарскій товары, бумага, вата и табакъ) и относительное ихъ значеніе въ перевозкахъ частныхъ грузовъ малой скорости.

Годы.	Хлѣбные.		Уголь.		Дрова и лѣсъ.		Камень и известь.		Главн. ввозн.		Прочіе. и транзитн.		ВСЕГО.	
	Тыс. пуд.	%	Тыс. пуд.	%	Тыс. пуд.	%	Тыс. пуд.	%	Тыс. пуд.	%	Тыс. пуд.	%	Тыс. пуд.	%
1913	35.605	50,2	6.481	9,1	5.194	7,3	1.428	2,0	9.707	13,6	12.687	17,8	71.102	100
1921	82.506	66,4	9.134	7,3	9.970	8,0	5.436	4,3	11.444	9,5	5.812	4,5	124,302	100

При разсмотрѣніи таблицы бросается въ глаза ростъ доли хлѣбныхъ грузовъ въ общей перевозкѣ. Въ 1913 году они составили половину всѣхъ перевозокъ, въ 1921 г.—66,4%. Медленнѣе, но замѣтно росли перевозки лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ—въ 1921 г. онѣ достигли 8% грузооборота дороги. Еще болѣе интенсивно увеличились перевозки строительнаго матеріала, камня, извести, хотя значеніе ихъ въ грузооборотѣ дороги менѣе велико—4,3% въ 1921 году. Растутъ перевозки угля, но относительная ихъ роль упала въ 1921 году.

Перевозка главнѣйшихъ ввозныхъ увеличилась, хотя относительное значеніе ихъ упало: въ 1913 году они даютъ 13,6% общихъ перевозокъ, въ 1921 году—9,5%.

Слѣдующая таблица указываетъ на роль главнѣйшихъ группъ товаровъ въ выручкѣ дороги. Она составлена на основаніи исчисленія среднихъ пробѣговъ по направленіямъ по каждому роду товара отдѣльно. Сложность работы не позволила въ полной мѣрѣ примѣнить этотъ принципъ къ группѣ важнѣйшихъ ввозныхъ грузовъ, что вноситъ приблизительность въ расчетахъ. Однако, ошибка едва ли слишкомъ велика, если принять во вниманіе, что пробѣгъ этихъ грузовъ приходится преимущественно на участокъ Куаньченцзы—Харбинъ.

Годы.	ВЫРУЧКА ОТЪ ПЕРЕВОЗОКЪ ЧАСТНЫХЪ ГРУЗОВЪ.													
	Хлѣбныхъ.		Угля.		Лѣсн. матер. и дровъ.		Мяса и скота		Главнѣйшихъ ввозныхъ.		Прочихъ и транзита.		ВСЕГО.	
	Тыс. зол. р.	%	Тыс. зол. р.	%	Тыс. зол. р.	%	Тыс. зол. р.	%	Тыс. зол. р.	%	Тыс. зол. р.	%	Тыс. зол. р.	%
1913	4.185	33,1	307	2,4	304	2,4	312	2,5	2.521	19,9	5.019	39,7	12.648	100
1921	14.371	61,0	975	4,1	1.115	4,7	724	3,1	5.055	21,5	1.323	5,6	23.563	100

Въ 1913 г. главный доходъ давала перевозка грузовъ, отнесенныхъ нами къ разряду «прочихъ». Причина этого станетъ ясной, если мы вспомнимъ, что въ 1913 г. было перевезено 3.790 тыс. пуд. чаю и 1.246 тыс. пуд. рыбы. Къ 1921 г. дорога изъ транзитной стала экспортной: доля выручки отъ хлѣбныхъ перевозокъ удвоилась.

Перейдемъ къ опредѣленію значенія отдѣльныхъ грузовъ, расположивъ товары въ порядкѣ значенія ихъ въ грузооборотѣ 1921 года.

Наименованіе груза.	Перевезено въ 1921 г.	Годы, давшіе перевозки высшія, чѣмъ въ 1921 г.	Максимумъ перевозки.	
	Тыс. пуд.		Тыс. пуд.	Годы.
Хлѣбные	82.506	—	82.506	1921
Уголь	9.134	1915, 1917	9.717	1917
Лѣсной матеріалъ	5.079	—	5.079	1921
Дрова	4.891	—	4.891	1921
Камень	3.205	1916	3.827	1916
Известь, цементъ	2.230	—	2.230	1921
Соль	2.206	Всѣ предшеств., кромѣ 1916, 1918 и 1920.	4.334	1919
Мѣшки	1.416	1915	2.002	1915
Мануфактура	1.255	1916	1.590	1919
Сѣно	1.235	—	1.235	1921
Сахаръ	917	Всѣ предшеств., кромѣ 1920.	1.131	1919
Фрукты	832	1915, 1916	1.231	1917
Желѣзо не въ дѣлѣ	807	—	807	1921
Желѣзныя издѣлія	669	1912, 1916	17.099	1916
Овощи	576	Всѣ предшеств., кромѣ 1911.	1.798	1916
Керосинъ	540	Всѣ предшеств. годы.	1.629	1919
Рисъ	468	1915, 1916, 1917	2.484	1917
Бакалейный товаръ	424	1915, 1916, 1917	1.278	1917
Бумага	403	1915, 1916, 1917	584	1919
Табакъ	392	1919	439	1919
Москательный и аптекарскій товары . . .	375	1915—16, 1917, 1919	4.851	1916
Масло бобовое	368	1916—17—18, 1919	1.833	1919
Мясной товаръ	322	Всѣ предшеств. годы.	848	1917
Чай	273	Всѣ предшеств., кромѣ 1920.	5.705	1915
Вата, хлопокъ	234	1915—16—17, 1920	3.215	1916
Машины	233	1915—16, 1917, 1919	1.574	1916
Рыба	221	Всѣ предшеств., кромѣ 1920.	1.546	1913
Прочіе грузы	3.031	—	—	—

Такимъ образомъ, 1921 годъ далъ максимальныя за все время существованія дороги перевозки слѣдующихъ грузовъ: хлѣбныхъ, лѣсныхъ матеріаловъ, дровъ, извести, сѣна, желѣза не въ дѣлѣ. Если отбросить годы европейской войны—1915, 1916 и 1917 гг., связанные съ усиленнымъ транзитомъ, а также 1919 годъ, когда нѣкоторые товары въ значительномъ количествѣ шли транзитомъ въ Сибирь, то по всѣмъ приведеннымъ въ таблицѣ грузамъ 1921 г. далъ максимальное количество перевозокъ, за исключеніемъ соли, сахара, чая, керосина, рыбы, овощей и мяса, перевозка коихъ сократилась по отношенію къ обычному ихъ размѣру.

Перевозки *сахара* сократились незначительно, по сравненію же съ 1920 годомъ превысили ихъ на 17%. Максимальная же цифра перевозокъ сахара падаетъ на 1919 годъ—1.131 тыс. пуд., при чемъ превышеніе падаетъ цѣликомъ на транзитъ сахара въ Сибирь.

Перевозки *керосина* сократились значительно, съ 700—1.000 тыс. пудовъ ежегодно до 540 тыс. пудовъ. Наивысшаго размѣра перевозки керосина достигаютъ въ 1916 году—1.629 тыс. пуд., при чемъ около 1 милл. пудовъ приходится въ этомъ году на транзитъ его въ Сибирь съ Уссурійской желѣзной дороги.

Хотя перевозка *соли* въ 1921 году поднялась до 2.206 тысячъ пудовъ, противъ 1.579 тыс. пудовъ въ 1920 г., однако, она сократилась по сравненію съ обычнымъ размѣромъ и значительно отстала отъ цифры перевозокъ 1919 г.—4.334 тысячъ пудовъ. Уменьшеніе перевозки соли по желѣзной дорогѣ объясняется переходомъ большого количества ея на гужъ. Въ 1922 году, съ заключеніемъ новаго договора съ Соляной Монополіей можно ожидать значительнаго увеличенія перевозокъ.

Чай шелъ преимущественно транзитомъ: изъ общей перевозки 1913 г.—4.107 тыс. пудовъ транзитомъ съ Уссурійской на Забайкальскую прошло 3.790 тыс. пудовъ.; поэтому, впредь до возстановленія транзита, нельзя ожидать и подъема перевозокъ до уровня 1913 г., не говоря уже о годахъ войны, когда перевозки достигли 5.705 тыс. пуд. (въ 1915 г.). Дѣйствовавшіе въ 1920 и 1921 гг. тарифы на чай были выше нормальныхъ въ 10 разъ, что значительно сократило ввозъ чая по желѣзной дорогѣ для мѣстнаго потребленія, особенно для столь отдаленныхъ районовъ, какъ Монголія, куда стало дешевле доставлять чай черезъ Тяньцзинъ—Калганъ—Ургу. Извѣстную роль въ сокращеніи ввоза чая сыграло и то обстоятельство, что за время войны въ Сѣверной Маньчжуріи скопились значительные запасы его. Съ пониженіемъ тарифа на чай 4 сентября 1921 г. и истощеніемъ старыхъ запасовъ, слѣдуетъ ожидать нѣкотораго повышенія перевозокъ чая, значительное же оживленіе ихъ возможно только съ возобновленіемъ торговли съ Россіей.

Перевозки *овощей* передъ войной и во время войны непрерывно росли,—съ 485 тыс. пуд. въ 1911 году до 1.798 тыс. пуд. въ 1916 году; затѣмъ онѣ стали постепенно падать—до 391 тыс. пуд. въ 1920 году. Столь значительное сокращеніе перевозокъ овощей въ 1920 году объяснялось какъ высотой тарифовъ, такъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что Ашихэйскій сахарный заводъ изъ-за конкуренціи дешеваго привозного сахара сократилъ свою работу. Между тѣмъ, заводъ поглощалъ значительное количество свекловицы, перевозимой по желѣзной дорогѣ. Съ пониженіемъ тарифовъ на овощи въ іюлѣ 1921 года и возобновленіемъ работы сахарнаго завода, перевозки овощей возросли въ 1921 году до 576 тыс. пудовъ. Что касается перевозокъ *мяса и рыбы,* то мы не будемъ здѣсь останавливаться на нихъ, такъ какъ этотъ вопросъ освѣщенъ въ специальныхъ главахъ. Укажемъ только, что до возстановленія русской рыбопромышленности на Дальнемъ Востокѣ и торговли съ Россіей ожидать возстановленія перевозокъ 1913 г. не приходится, ибо до войны рыба шла преимущественно транзитомъ съ Уссурійской на Забайкальскую желѣзную дорогу.

Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію роли различныхъ участковъ дороги въ грузообороте Кит. Вост. жел. дороги.

Въ приведенной ниже таблицѣ указано отправленіе и прибытіе по всей дорогѣ, а также Харбинскаго узла, западной, восточной и южной линій какъ въ абсолютныхъ величинахъ, такъ и въ $^0/_0{}^0/_0$.

Годы.	Харбинскій узелъ.		Западная линія.		Восточная линія.		Южная линія.		ВСЕГО перевезено.	
	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$
	Отправленіе.									
1913	12.723	26,0	12.115	24,7	11.838	24,5	12.045	24,8	48.721	100
1914	14.897	33,3	9.417	21,5	9.721	21,6	10.632	23,6	44.667	100
1919	27.668	48,0	14.427	25,1	10.617	18,6	4.866	8,3	57.578	100
1920	40.757	52,0	18.370	23,6	14.140	18,1	4.964	6,3	78.231	100
1921	45.212	42,6	27.935	26,3	19.239	18,1	13.531	13,0	105.917	100
	Прибытіе.									
1913	17.748	56,9	6.821	21,7	3.860	12,3	2.843	9,1	31.272	100
1914	18.026	59,0	6.217	20,0	4.124	12,9	2.531	8,1	30.898	100
1919	21.494	61,6	7.641	21,9	4.221	12,0	1.576	4,5	34.932	100
1920	22.510	62,1	9.443	26,1	3.317	9,2	950	2,6	36.220	100
1921	31.745	70,0	8.989	19,9	3.781	8,4	769	1,7	45.284	100

Абсолютно отправленіе Харбинскаго узла все время растетъ, относительное же значеніе его до 1920 года увеличивалось, въ 1921 году оно упало съ 52$^0/_0$ до 42,6$^0/_0$. Въ прибытіи роль Харбинскаго узла становится исключительной, давая устойчивую тенденцію роста.

Восточная линія отстаетъ отъ общаго развитія грузооборота дороги,—отправленіе ея растетъ медленно, прибытіе падаетъ не только относительно, но и абсолютно.

Рѣзкое паденіе отправленія и прибытія давала южная линія—гужъ совершенно забилъ ея работу. Только 1921 г. оживилъ отправленіе южной линіи. Южная линія какъ бы проснулась и отправила грузовъ почти въ три раза больше, чѣмъ въ 1920 г. Прибытіе же и въ 1921 г. дало паденіе. Надо ожидать, что пониженіе тарифовъ на «цза-хо», послѣдовавшее 15 декабря 1921 г., дастъ ростъ прибытія въ 1922 г.

Западная линія, какъ въ отношеніи отправленія, такъ и въ отношеніи прибытія идетъ нога въ ногу съ общимъ развитіемъ грузооборота дороги, хотя анализъ грузооборота западной линіи по участкамъ даетъ другую картину, какъ видно изъ нижеприведенной таблицы, которая отмѣчаетъ значительный ростъ отправленія участка, ближайшаго къ Харбину (хлѣбнаго), развитіе работы участка Няньцзышань—Якэши (лѣсного) въ 1919 и 20 гг. и паденіе ея въ 1921 г. Участокъ Чжаромтэ—Маньчжурія (мясной) не развиваетъ своей работы, поэтому значеніе его въ общемъ отправленіи дороги уменьшается. Въ работѣ западной линіи исключительную роль играетъ участокъ Цицикаръ—Харбинъ, —его отправленіе въ 1921 году въ 10 разъ превысило отправленіе двухъ остальныхъ.

Годы.	Западная линія.		Участ. Дуйциньшань—Турчиха.		Участ. Няньцзышань—Якэши.		Участ. Чжаромхэ—Маньчжурія		Отправленіе всей дороги.	
	Тыс. пуд.	%%	Тыс. пуд.	%%	Тыс. пуд.	%%	Тыс. пуд.	%%	Тыс. пуд.	%%
	Отправленіе.									
1913	12.115	24,8	9.864	20,2	399	0,8	1.852	3,8	48.721	100
1914	9.417	21,2	7.937	17,9	549	1,2	931	2,1	44.667	100
1919	14.427	24,9	10.983	18,9	1.819	3,2	1.625	2,8	57.578	100
1920	18.370	23,4	14.045	17,9	2.114	2,7	2.201	2,8	78.231	100
1921	27.935	26,4	25.176	23,8	1.561	1,5	1.198	1,1	105.917	100
	Прибытіе.									
1913	6.821	21,7	2.431	7,7	510	1,6	3.880	12,4	31.272	100
1914	6.217	20.0	2.141	7,0	406	1,3	3·607	11,9	30.898	100
1919	7.641	21,9	1.800	5,2	341	0,9	5.527	15,8	34.932	100
1920	9.443	26,1	1.783	5,0	553	1,5	7.107	19,6	36.220	100
1921	8.989	19,9	1.875	4,1	784	1,7	6.330	14,0	45.284	100

Въ отношеніи прибытія наблюдается обратная картина—наибольшее значеніе имѣетъ участокъ Чжаромтэ—Мавьчжурія, переотправляющій грузы въ Забайкалье, и его значеніе растетъ, какъ абсолютно, такъ и относительно.

Паденіе значенія Цицикара, какъ распредѣлительнаго пункта для большого района, понижаетъ прибытіе участка Дуйциньшань—Фуляэрди.

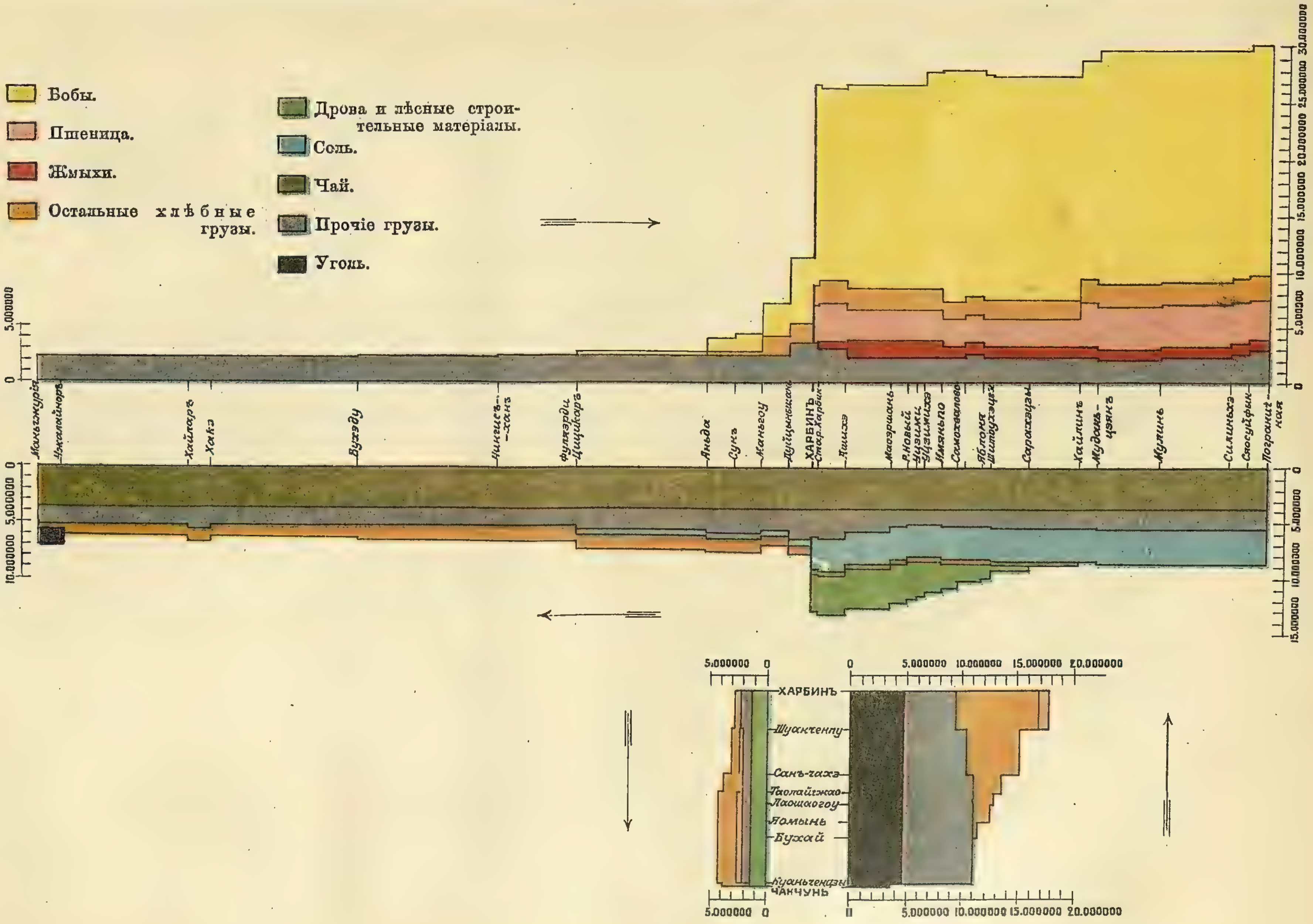
Грузовые потоки.

Діаграммы №№ 54, 55 и 56 изображаютъ грузовые потоки за 1913, 1920 и 1921 гг.; онѣ даютъ представленіе о движеніи по направленіямъ грузовъ, какъ частныхъ, такъ и служебныхъ. Къ сожалѣнію, мы были лишены возможности привести движеніе служебныхъ грузовъ за 1913 г. за отсутствіемъ данныхъ. Мелкій масштабъ не позволилъ показать грузовъ, перевозки коихъ не очень значительны.

Діаграммы подтверждаютъ уже указанную нами неравномѣрность движенія—останавливаетъ вниманіе широкая лента потока отъ станціи Аньда на востокъ и узенькая въ обратномъ направленіи отъ станціи Пограничной. Та

Діаграмма № 54.

Грузовые потоки на К. В. ж. д. за 1913 г. Частные грузы малой скорости.



же картина однобокаго движенія наблюдается и на прочихъ линіяхъ; даже на южной линіи, несмотря на то, что тамъ движеніе отъ Чанчуня къ Харбину довольно значительно, все же оно вдвое меньше, чѣмъ отъ Харбина къ Чанчуню. На западной линіи потокъ частныхъ грузовъ къ станціи Маньчжурія также въ нѣсколько разъ меньше обратнаго. То обстоятельство, что общее движеніе частныхъ и служебныхъ грузовъ отъ станціи Чжалайноръ на востокъ значительнѣе, не спасаютъ положенія, ибо со станціи Чжалайноръ въ качествѣ служебнаго груза идетъ преимущественно уголь, требующій спеціальнаго подвижного состава. Все указанное вызываетъ излишній пробѣгъ порожняка, иногда двойной, въ четномъ и нечетномъ направленіи, какъ это имѣетъ мѣсто на восточной линіи, гдѣ начиная отъ станціи Шитоухэцзы къ станціи Харбинъ потокъ служебныхъ грузовъ, преимущественно дровъ, настолько возрастаетъ, что порожняка, идущаго отъ станціи Пограничной, не можетъ хватить, и требуется дополнительная подача вагоновъ со станціи Харбинъ.

Наиболѣе длинный участокъ дороги — западная линія — имѣетъ узкія ленточки грузовыхъ потоковъ. Только отъ станціи Аньда къ Харбину вырастаетъ мощный потокъ хлѣбныхъ грузовъ. Работа дороги сосредоточилась преимущественно на южной линіи и на восточной въ направленіи къ станціи Пограничной. Ясна изъ діаграммъ роль хлѣбныхъ грузовъ въ перевозкахъ, увеличеніе движенія лѣсныхъ грузовъ съ восточной линіи къ Харбину и экспорта на Южно-Маньчжурскую желѣзную дорогу. Соль, шедшая въ 1913 г. съ Уссурійской желѣзной дороги, стала теперь итти съ Южно-Маньчжурской. Уголь идетъ къ Харбину двумя потоками: однимъ мощнымъ съ Южно-Маньчжурской, другимъ слабымъ съ Уссурійской желѣзной дороги, прекратилось въ 1921 г. движеніе его отъ Чжалайнора къ Маньчжуріи. Широкая лента транзита въ 1913 г. исчезаетъ въ 1920—1921 гг.

Пассажирское движеніе.

Пассажирское движеніе играетъ видную роль въ доходахъ дороги, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы, указывающей соотношеніе дохода отъ пассажирскаго и товарнаго движенія въ процентахъ:

	Отъ пассажирскаго движенія.	Отъ товарнаго движенія.
	%	%
1913 г.	30,0	70,0
1914 г.	29,7	71,3
1915 г.	16,1	83,9
1916 г.	17,4	82,6
1917 г.	21,4	78,6
1918 г.	33,6	66,4
1919 г.	33,0	67,0
1920 г.	24,1	75,9
1921 г.	25,1	74,9

Такимъ образомъ, пассажирское движеніе, за исключеніемъ трехлѣтняго періода—1915—17 гг., когда шло усиленное грузовое движеніе, даетъ дорогѣ отъ 24 до $33^0/_0$ общаго дохода.

Перевозка пассажировъ по Китайской Восточной жел. дор. имѣла въ работѣ дороги болѣе важное значеніе, чѣмъ на Россійской сѣти желѣзныхъ дорогъ, однако, меньшее, чѣмъ на Южно-Маньчжурской. Это показываетъ соотношеніе какъ пробѣговъ пассажирскаго и грузового движенія, такъ и доходовъ. Ниже мы приводимъ сравнительныя данныя. Для Россійской желѣзной дороги мы имѣли возможность привести лишь 1909 годъ, взявъ соотвѣтствующій годъ для Китайской Восточной жел. дор. Для сравненія съ Южно-Маньчжурской желѣзной дорогой взятъ 1913 годъ, при чемъ доходность и пробѣги въ этомъ случаѣ показаны лишь для классныхъ пассажировъ, дабы данныя были сопоставимы.

	Годы.	Пробѣгъ.						Доходъ отъ перевозокъ.					
		Грузовъ.		Пассажировъ.		Итого.		Грузовъ.		Пассажировъ.		Итого.	
		Милл. п.-в.	°/o.	Милл. п.-в.	°/o.	Милл. п.-в.	°/o.	Тыс. пуд.	°/o.	Тыс. пуд.	°/o.	Тыс. пуд.	°/o.
Ж. д. Европейск. Россіи.	1909	1.787.413	72,2	689.135	27,8	2.476.548	100	369.472	79,1	97.517	20,9	466.989	100
К. В. ж. дор.	1909	25.097	53,6	21.766	46,4	46.863	100	9.236	73,6	3.314	26,4	12.550	100
Южно-Маньчжурская ж.д.	1913	45.989	66,6	23.032	33,4	69.021	100	10.902	69,8	4.720	30,2	15.622	100
К. В. ж дор.	1913	36.187	70,8	14.928	29,2	51.115	100	12.648	75,3	4.136	24,7	16.784	100

Такимъ образомъ, доходы отъ перевозки пассажировъ составляли на Россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ—$^1/_5$ часть общихъ доходовъ отъ перевозокъ, на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ—$^1/_4$ и на Южно-Маньчжурской —около $^1/_3$.

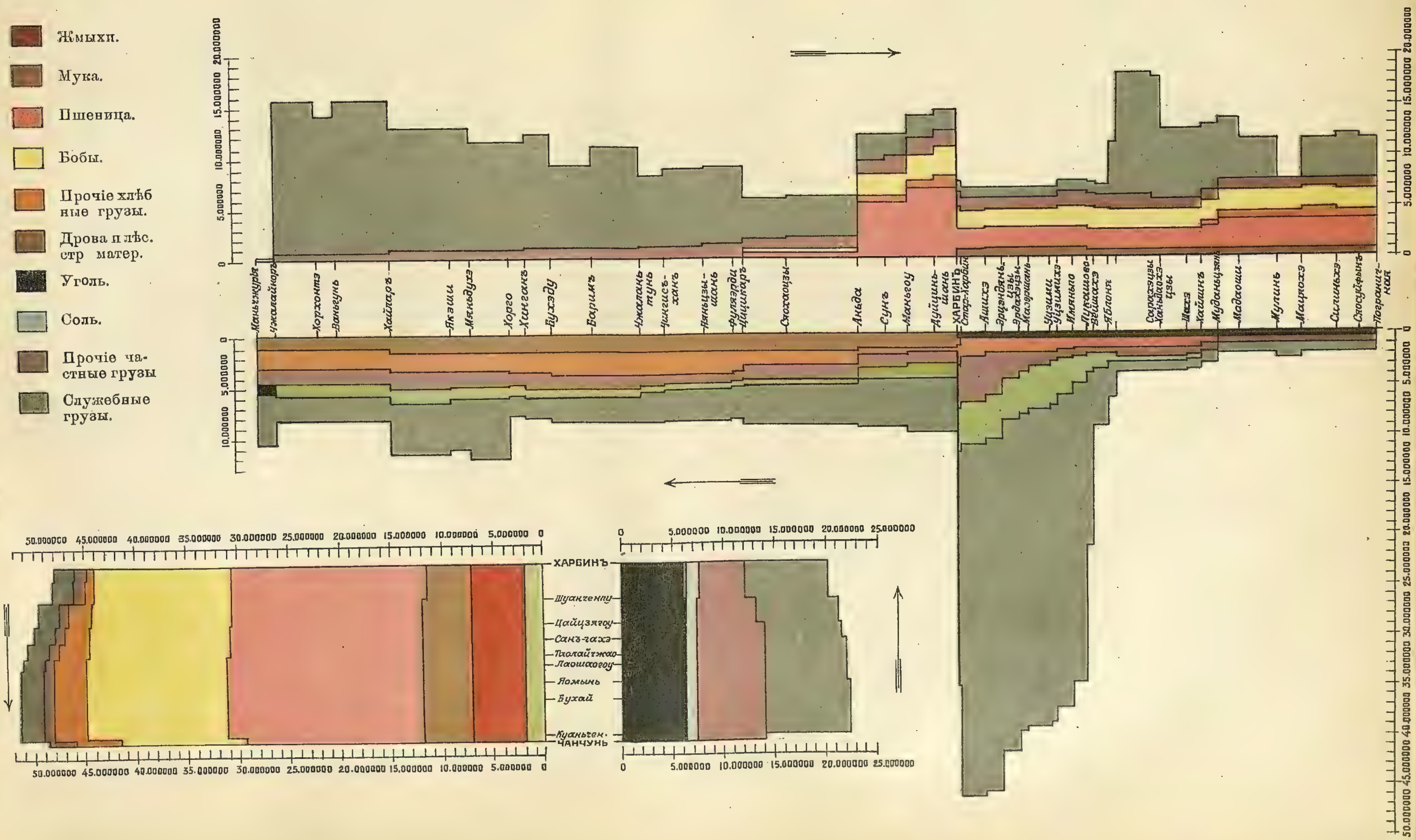
Необходимо оговорить относительно соотношенія пробѣговъ.

При переводѣ пассажиро-верстъ въ пудо-версты нами принято приравненіе пассажира 60 пуд. груза. Такое исчисленіе установлено на Россійскихъ и Китайской Восточной жел. дор. съ 1899 г. и базируется на исчисленіи какъ сравнительной доходности перевозки одного пассажира и одного пуда груза, такъ и расходовъ на нихъ.

Данныя эксплоатаціи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ общемъ подтверждаютъ такое исчисленіе.

Діаграмма № 55.

Грузовые потоки на К. В. Ж. Д. за 1920 г. Служебные и частные грузы малой скорости.



Однако, сравненіе доходности отъ пассажира и пуда груза на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ даетъ иное соотношеніе, что видно изъ нижеслѣдущаго:

Годы.	Доходъ. От 1 пассаж. версты. Коп.	Доходъ. От 1 пудоверсты Коп.	Отношеніе 1 графы ко второй.
1913	1,29	0,037	34,8
1914	1,29	0,037	34,8
1915	1,48	0,031	47,6
1916	1,51	0,029	52,0
1917	2,45	0,061	40,1
1918	9,10	0,182	50,0
1919	17,60	0,668	26,3
1920	2,27	0,129	17,6
1921	2,05	0,072	28,5
Среднее	4,36	0,138	31,6

Такимъ образомъ, среднее соотношеніе дохода отъ пассажира и пуда груза равно 30; оно будетъ даже нѣсколько ниже, если отбросить четыре военныхъ года.

Если принять при разсмотрѣніи сравнительной таблицы (стр. 590) соотношеніе равное 30, то пробѣги пудо-верстъ пассажирскаго движенія уменьшатся вдвое, что значительно понизитъ роль пассажирскаго движенія въ работѣ дороги, но не отразится, конечно, на соотношеніи доходовъ.

Однако, на сравненіи относительной роли пассажирскаго движенія на различныхъ дорогахъ преувеличенный коэффиціентъ перевода пассажира въ пуды не повліялъ, ибо онъ принятъ одинаковымъ для всѣхъ сравниваемыхъ дорогъ.

Количество перевезенныхъ пассажировъ растетъ, испытывая нѣкоторыя колебанія, какъ видно изъ нижеслѣдующаго:

Годы.	Перевезено пассажировъ (въ тысячахъ)	Въ томъ числѣ.			
		I класса.	II класса.	III класса.	IV класса.
1906	1.437	7	85	703	642
1907	1.093	9	103	940	41
1908	795	9	81	539	166
1909	876	13	71	555	237
1910	981	12	63	543	363
1911	871	10	78	646	137
1912	1.269	10	70	905	284
1913	1.266	11	69	896	290
1914	1.126	9	63	885	169
1915	1.297	7	75	962	253
1916	1.782	13	116	1.220	433
1917	2.258	24	214	1.462	558
1918	1.853	13	99	942	799
1919	2.670	23	159	1.609	879
1920	2.196	12	88	1.271	825
1921	2.046	12	62	948	1.024

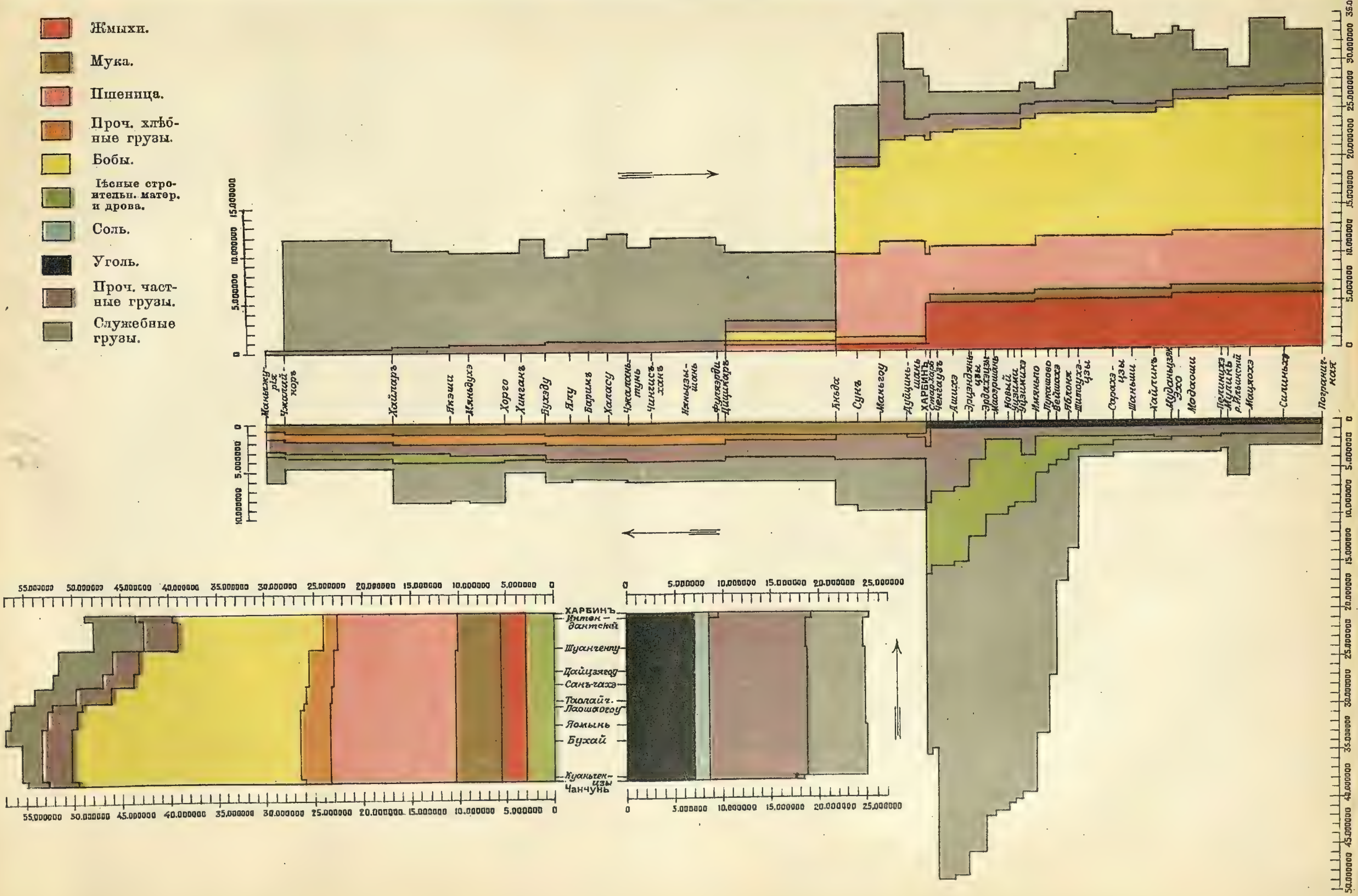
Усиленное движеніе пассажировъ въ 1906 году объясняется прекращеніемъ русско-японской войны и возвращеніемъ однихъ, особенно китайскаго населенія, въ Маньчжурію, оставившихъ ее во время войны, и отъѣздомъ другихъ, ликвидировавшихъ свои связанныя съ войной дѣла. Усиленная ликвидація дѣлъ имѣла мѣсто и въ 1907 году, когда послѣ ажіотажа, связаннаго съ войной, наступилъ торговый кризисъ. Съ 1909 года начинается постепенный ростъ пассажирскаго движенія, нѣсколько задержанный событіями 1918 и 1920—21 гг.

Изъ общаго количества пассажировъ свыше 90% слѣдуютъ въ III и IV классахъ. Наиболѣе густой пассажирскій потокъ вливается съ юга, откуда за послѣдніе годы прибывало въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніи.

1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
200.837	205.144	219.964	372.938	442.731	410.977	886.125	500.804	395.302

Діаграмма № 56.

Грузовые потоки на К. В. Ж. Д. за 1921 г. Служебные и частные грузы малой скорости.



Результаты эксплоатацiи.

Количество сдѣланныхъ дорогой съ 1913 года, какъ коммерческихъ, такъ и служебныхъ перевозокъ, представлено въ слѣдующей таблицѣ.

Годы.	Пробѣгъ (миллiоновъ пудо-верстъ)					°/₀ отношенiе служебныхъ къ коммерч.
	Грузовъ	Пассаж.	Итого	Служебн.	Общiй пробѣгъ	
1913	37.718	30.573	68.291	13.168	91.459	19,2
1914	50.762	34.628	85.390	10.460	95.850	12,2
1915	94.295	35.378	129.673	12.768	142.441	9,8
1916	116.935	55.242	172.177	16.736	188.913	9,7
1917	89.512	40.242	129.754	11.285	141.039	8,6
1918	47.612	13.803	61.415	11.256	72.671	18,3
1919	38.437	41.397	79.834	14.221	94.055	17,8
1920	29.031	28.543	57.574	20.381	77.955	35,3
1921	39.482	24.888	64.370	20.874	85.244	32.6

Общее количество пудо-верстъ въ 1921 году на 7,4 милліарда болѣе, чѣмъ въ 1920 году, при чемъ нарастаніе цѣликомъ приходится на увеличеніе коммерческаго движенія; на служебные грузы—лишь 0,5 милліардовъ пудоверстъ.

Грузовое же движеніе дало приростъ въ 10.4 милліардовъ пудо-верстъ, что достигнуто какъ увеличеніемъ перевозокъ грузовъ, такъ и средняго пробѣга ихъ.

Средній пробѣгъ грузовъ поднялся до 304,40 противъ 277,23 въ 1920 г., однако, онъ значительно ниже пробѣга 1913 г.—441,64 и болѣе чѣмъ въ два раза ниже пробѣга 1916 г.—688,34. Отсутствіе частнаго транзита, дававшаго средній пробѣгъ въ 1,388 верстъ, и поворотъ экспорта съ востока на югъ значительно повліяли на паденіе пробѣговъ. Отчасти этимъ обстоятельствомъ объясняется уменьшеніе общаго пробѣга грузовъ въ 2 раза, по сравненію съ 1916 годомъ, и уменьшеніе его даже по сравненію съ 1913 годомъ, несмотря на значительное увеличеніе перевозокъ. Главной же причиной уменьшенія пробѣговъ является сокращеніе перевозокъ воинскихъ, шедшихъ въ значительныхъ количествахъ транзитомъ въ Россію во время войны. Въ 1915—1916 гг. воинскія перевозки составили 30% общаго пробѣга. Нижеслѣдующая таблица достаточно иллюстрируетъ это:

Годы.	Пробѣгъ (милліоновъ пудо-верстъ).							
	Грузов. движенія.			Пассаж. движенія.			Итого воинскаго движенія.	Итого кромѣ воинскикъ.
	Воинск.	Прочихъ.	Итого.	Воинск	Прочихъ	Итого.		
1913	1.898	25.820	27.718	10.218	20.355	30.573	12.116	46.175
1914	9.190	41.572	50.762	26.202	8.426	34.628	35.392	49.998
1915	27.390	66.905	94.295	18.576	16.802	35.378	45.966	83.707
1916	41.157	75.778	116.935	14.124	41.118	55.242	55.281	116.896
1917	23.241	66.271	89.512	9.222	31.020	40.242	32.463	97.291
1918	2.737	44.875	47.612	8.568	5.235	13.803	11.305	50.110
1919	5.877	32.560	38.437	3.000	38.397	41.397	8.877	70.957
1920	662	28.369	29.031	3.612	24.931	28.543	4.274	53.300
1921	883	38.600	39.483	69	24.811	24.880	952	64.411

Расмотримъ теперь нѣкоторые элементы эксплоатаціонной работы въ 1921 г., дѣлая сравненія съ предыдущими годами.

Уже отмѣченное нами неблагопріятное строеніе грузооборота дороги повело къ тому, что пробѣгъ порожняка на Кит. Вост. жел. дор. былъ всегда значителенъ.

Соотношеніе пробѣга груженыхъ и порожнихъ товарныхъ вагоновъ къ общему ихъ пробѣгу выражалось слѣдующими цифрами (въ %%):

Годы.	Груженыхъ.	Порожнихъ.	Годы.	Груженыхъ.	Порожнихъ
1913	67,6	32,4	1917 . . .	70,2	29,8
1914	68,0	32,0	1918	68,4	31,6
1915	69,1	30,9	1919	77,3	22,7
1916	75,1	24,9	1920	66,6	33,4
1921	60,3	39.7			

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что съ 1913 по 1916 гг. % пробѣга порожняка падаетъ. Начиная съ 1917 года (исключая 1919 годъ), наоборотъ, увеличивается. Пробѣгъ порожняка сокращался съ увеличеніемъ значенія транзита и возрасталъ съ паденіемъ транзита и увеличеніемъ значенія вывоза въ грузооборотѣ, ибо транзитъ шелъ съ Уссурійской ж. д. на Забайкальскую жел. дор., т.-е. въ направленіи обратномъ основному въ прежднiй годы потоку—на Эгершельдъ.

Значительное улучшеніе было достигнуто въ 1921 году въ отношеніи использованія максимальной погрузки поѣзда, вслѣдствіе чего увеличеніе количества пудо-верстъ грузового движенія на 21,9% по сравненію съ 1920 годомъ, было сдѣлано затратой поѣздо-верстъ, всего на 12,6%, превысившихъ число поѣздо-верстъ 1920 года.

Въ отношеніи пассажирскаго движенія соотвѣтствующія данныя являются еще болѣе показательными: количество затраченныхъ пассажирскихъ поѣздо-верстъ въ 1192 г. было на 23% менѣе, чѣмъ въ предшествовавшемъ году, при уменьшеніи количества пудо-верстъ пассажирскаго движенія на 11,5%.

Средняя нагрузка на ось груженыхъ вагоновъ за рядъ предшествовавшихъ лѣтъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Груженыхъ.
1913 году	321,67
1914 »	277,58
1915 »	363,76
1916 »	427,84
1917 »	456,14
1918 »	417,44
1919 »	354,55
1920 »	372,87
1921 »	390,50

Такимъ образомъ, нагрузка на ось груженнаго вагона въ 1921 году увеличилась, хотя она ниже таковой въ 1916, 1917 и 1918 гг., когда слѣдовали транзитомъ въ Россію, вагоны груженыя преимущественно металлами. Кромѣ увеличенія нагрузки на ось увеличился и составъ товарныхъ поѣздовъ съ 67,56 осей въ 1920 г. до 79,17—въ 1921 г. Необходимо отмѣтить увеличеніе коммерческой скорости съ 12,78—въ 1920 г. до 13,90—въ 1921 году.

При разсмотрѣніи пробѣговъ служебныхъ грузовъ бросается въ глаза значительный ростъ ихъ въ послѣдніе годы. Пробѣгъ служебныхъ грузовъ въ 1921 г. составилъ—32,6% пробѣга коммерческихъ, т. е. на 2,7% ниже, чѣмъ въ 1920 г., но выше, чѣмъ въ 1913 году. Годы войны даютъ еще меньшій % пробѣга служебныхъ грузовъ, но эти годы были исключительно благопріятными для дороги какъ по размѣрамъ грузооборота, такъ и по характеру его, поэтому ихъ нельзя считать типичными. По сравненію съ 1920 годомъ пробѣгъ служебныхъ грузовъ сократился въ 1921 г., но все же очень великъ. По смѣтнымъ исчисленіямъ на 1922 г. соотношеніе пробѣга служебныхъ грузовъ къ коммерческимъ составитъ только 19,2%, т.-е. соотношеніе 1913 года.

Для сравненія съ существующимъ на Кит. Вост. жел. дор. соотношенія пробѣга служебныхъ и коммерческихъ грузовъ, приводимъ соотвѣтствующія данныя по сѣти Россійскихъ дорогъ:

	1907 г.	1908 г.	1909 г.
По сѣти частныхъ Россійскихъ жел. дор. . . .	12,7	12,2	10,9
» » казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	14,2	14,8	12,7

Детальное разсмотрѣніе перевозокъ служебныхъ грузовъ показываетъ, что ростъ ихъ приходится почти исключительно на перевозки топлива—угля и дровъ и, отчасти, лѣсныхъ матеріаловъ.

Годы.	Всего перевезено служебныхъ грузовъ.	Въ томъ числѣ.				
		Угля	Дровъ	Лѣсныхъ матеріаловъ	Строит. матеріаловъ (камень и пр.)	Земли, баласта
	Тысячи пудовъ					
1916	68.584	17.871	28.596	4.520	5.625	7.205
1917	51.731	18.849	24.788	4.870	2.828	1.385
1918	51.426	15.560	23.919	4.713	2.400	914
1919	62.544	20.368	30.169	4.013	3.148	536
1920	96.714	26.652	53.436	7.850	6.359	2.469
1921	95.045	22.286	51.184	10.339	2.904	5.371

Изъ приведенной таблицы видно, что значительное увеличеніе перевозокъ топлива приходится на 1920 г. Нападенія хунхузовъ на лѣсныя концессіи въ 1921 г. заставили принять мѣры къ вывозу лѣсныхъ матеріаловъ, дабы спасти ихъ отъ уничтоженія. Тѣмъ не менѣе, перевозки топлива въ 1921 г., по сравненію съ 1920 г., сократились болѣе, чѣмъ на 6 милл. пудовъ.

Увеличеніе перевозокъ балласта объясняется работами по улучшенію полотна и подсыпкой на участкахъ, отведенныхъ для частныхъ складовъ.

* * *

XXI.

РАБОТА СТАНЦІЙ.

1. Западная линія.

Грузооборотъ станцій западной линіи Кит. Вост. ж. д. по отправленію и прибытію частныхъ грузовъ малой, большой и пассажирской скорости опредѣляется слѣдующими цифровыми данными (тыс. пудовъ); при этомъ нами включены какъ въ прибытіе, такъ и въ отправленіе безпробѣжные грузы станціи Маньчжурія, т.-е. прибытіе съ Забайкальской ж. д. на ст. Маньчжурія и отправленіе на Забайкальскую ж. д. со ст. Маньчжурія.

Отправлено	1913	1914	1919	1920	1921
Грузовъ малой скорости	12.678	10.015	14.427	18.370	27.935
Животныхъ по вѣсу	162	342	278	363	278
Итого	12.740	10.357	14.705	18.733	28.213
Грузовъ большой и пассажирской скорости .	66	206	18	569	8
Всего	12.806	10.563	14.723	19.302	28.221
Прибыло всѣхъ грузовъ	7.551	6.229	7.658	9.469	8.998

Главнѣйшими частными грузами, отправленными станціями западной линіи, являлись (тыс. пудовъ):

Наименованіе грузовъ	1913	1914	1919	1920	1921
Хлѣбные	9.324	7.159	9.939	13.400	24.074
Продукты животноводства	375	547	489	607	608
Рыбный товаръ	205	357	23	10	59
Сѣно	511	603	600	1.034	1.191
Продукты лѣсной промышленности	224	466	1.276	1.638	1.398
Овощи	144	288	251	75	136
Уголь каменный	1.219	336	1.034	1.256	610
Остальные	804	807	1.111	1.282	145
Итого	12.806	10.563	14.723	19.302	28.221

Продукты животноводства, рыба, уголь каменный, сѣно отправляются преимущественно станціями отъ Маньчжуріи до Чжаромтэ включительно; лѣсные матеріалы—преимущественно станціями отъ Якэши до Няньцзышань, и хлѣбные грузы—станціями отъ ст. Турчиха до ст. Дуйциньшань.

Въ зависимости отъ указаннаго характера отправокъ, станціи западной линіи можно подраздѣлить на 3 района: 1) отъ ст. Маньчжурія до ст. Чжаромтэ,—преимущественно скотоводческій; 2) отъ ст. Якэши до ст. Няньцзышань—лѣсной; 3) отъ ст. Хурхура до ст. Дуйциньшань—земледѣльческій.

Ст. Маньчжурія—ст. Чжаромтэ.

Полоса отчужденія Кит. Вост. жел. дороги въ этомъ районѣ проходитъ по степи, занятой кочевниками-монголами; осѣдлое населеніе имѣется только въ городахъ и поселкахъ при станціяхъ. Промышленность находится въ зачаточномъ состояніи и занята переработкой животныхъ продуктовъ. Хозяйственный характеръ района опредѣляетъ собою и преимущественный родъ грузовъ, доставляемыхъ для перевозокъ по дорогѣ: рогатый скотъ, лошади, овцы и продукты скотоводства—мясной товаръ, кожи, шкуры, шерсть.

Изъ продуктовъ *животноводства* даннымъ райономъ въ 1921 году отправлено:

Мясной товаръ	Шерсть	Шкуры и кожи	Жиръ, сало	Животные Бараны	 Кр.рог.скотъ	 Лошади	Всего тыс. пудовъ
Тыс. пудовъ				Тыс. штукъ			
222	61	41	14	6	5	1	517

Часть продуктовъ животноводства района идетъ на удовлетвореніе потребностей полосы отчужденія, преимущественно Харбина, часть же экспортируется въ Забайкалье, на Уссурійскую ж. д. и на Ю.-М. ж. д.

Значительно развито *огородничество*, удовлетворяющее не только мѣстныя нужды, но и экспортировавшее избытки на Забайкальскую жел. дор.

Такъ, овощей огородныхъ и полевыхъ со станцій Маньчжурія, Хайларъ и Чжалайнөръ, районовъ огородничества, было отправлено (пудовъ):

Годы	Въ мѣстномъ сообщеніи	На Забайкальскую жел. дор.	ВСЕГО
1913	88.896	8.537	97.433
1914	50.782	34.343	86.126
1915	101.154	10.478	111.633
1916	130.602	19.034	149.636
1917	67.339	4.234	71.573
1918	48.455	—	48.455
1919	65.735	182	65.917
1920	45.932	—	45.932
1921	17.697	—	17.697

Съ 1918 года, въ силу политическихъ условій, вывозъ овощей на Забайкальскую ж. д. прекратился. Значительно сократилось съ 1917 года отправленіе овощей и въ мѣстномъ сообщеніи.

По обѣ стороны линіи желѣзной дороги производится *сѣнокошеніе*. Со всего даннаго участка, со включеніемъ прилегающаго къ нему района на ст. Якэши, собирается въ урожайные годы до одного милліона пудовъ сѣна. Большая часть отправляемаго станціями даннаго района сѣна направлялось въ Забайкалье. Съ 1918 года экспортъ сѣна въ Забайкалье съ 225—380 тыс. пуд. упалъ до 10—15 тыс. пудовъ. Вообще, западные участки дороги, наиболѣе близкіе къ Забайкалью и Сибири, въ наибольшей степени отразилъ паденіе покупательной способности этихъ областей.

Всего райономъ было отправлено по жел. дорогѣ слѣдующее количество сѣна (пудовъ):

Годы	Въ мѣстномъ сообщеніи	Вывезено на Забайкальск. ж. д.	ВСЕГО
1913	79.179	211.287	290.466
1914	43.303	231.891	275.194
1915	95.164	353.976	449.140
1916	79.338	379.437	458.775
1917	140.182	227.825	368.007 *)
1918	135.982	9.299	146.790
1919	87.320	25.755	113.075
1920	172.826	14.465	187.291
1921	16.066	15.243	31.309

---

*) Изъ нихъ 1.509 пудовъ на Уссурійскую жел. дор.

Въ послѣдніе годы сборъ сѣна сократился, что объясняется уменьшеніемъ спроса изъ Забайкалья, а также занятіемъ сѣнокосовъ для надобностей китайскихъ воинскихъ частей, которыя допускаютъ частную заготовку лишь на очень тяжелыхъ условіяхъ. При арендѣ у гражданскихъ властей себѣстоимость пуда сѣна предпринимателю обходилась въ 6—7 коп.: арендная плата—1 коп., заготовка—5—6 к. При арендѣ же у военныхъ властей себѣстоимость пуда сѣна повышается до 14—15 коп. Среди станцій, отправляющихъ сѣно, первое мѣсто занимаетъ ст. Хакэ, которая даетъ почти половину общихъ отправокъ района.

Около ст. Чжалайноръ имѣются каменноугольныя копи, доставляющія дорогѣ перевозки *угля*, а около ст. Маньчжурія и Хайларъ расположены богатыя *рыбой* озера Далай-норъ и Буиръ-норъ съ р. Аргунь. Рыбныя богатства этихъ озеръ начали эксплоатироваться съ 1908 года и обѣщаютъ въ будущемъ желѣзной дорогѣ значительное количество рыбныхъ грузовъ. До 1920 года большая часть добытой рыбы шла на вывозъ въ Забайкалье и далѣе на Западъ, меньшая часть потреблялась на мѣстныхъ рынкахъ. Послѣдовавшее, затѣмъ, прекращеніе сообщенія съ Забайкальемъ, а также высокая арендная плата по найму озеръ и пошлины на рыбу, установленныя китайскими властями, повлекли сокращеніе ловли, которая нѣсколько оживилась лишь въ 1921 году.

Всего рыбы изъ даннаго района (со станцій Маньчжурія, Чжалайноръ и Хайларъ) было отправлено (пудовъ):

ГОДЫ.	Въ мѣстномъ сообщеніи.	На Забайкальскую жел. дор.	ИТОГО.
1913	4.844	141.931	146.755
1914	10.864	277.060	287.924
1915	11.493	314.097	355.590
1916	5.518	211.082	216.600
1917	10.709	163.121	173.830
1918	43.692	50.286	93.978
1919	4.895	63.720	68.615
1920	5.031	1.284	6.315
1921	28.087	10.858	38.945

Данный степной районъ въ настоящее время обслуживается девятью станціями Кит. Вост. жел. дороги: Маньчжурія, Чжалайноръ, Цаганъ, Хорхонтэ, Ваньгунъ, Угуноръ, Хайларъ, Хакэ, Чжаромтэ.

Наиболѣе значительными изъ нихъ являются: Маньчжурія, Чжалайноръ и Хайларъ.

Ст. Маньчжурія (876 верстъ отъ Харбина).

Станція Маньчжурія съ поселкомъ при ней, по своему положенію конечнаго пункта, представляетъ изъ себя значительный торговый центръ. Согласно вѣдомостей Поселковаго Управленія, на второе полугодіе 1921 года въ поселкѣ Маньчжурія имѣлось около шестисотъ подлежащихъ обложенію торговыхъ предпріятій. Изъ промышленныхъ же предпріятій при станціи имѣются лишь: одинъ кожевенный заводъ, одинъ—фруктово-минеральныхъ водъ и одинъ кирпичный.

При станціи имѣются значительныя складочныя помѣщенія жел. дороги, находящіяся въ распоряженіи Маньчжурскаго Коммерческаго Агентства. Площадь коммерческихъ пакгаузовъ на станціи составляетъ 1.760 кв. саж. Кромѣ того, при станціи имѣются 14 участковъ III категоріи, скотопригонный дворъ и бойня.

Являясь, главнымъ образомъ, пропускнымъ (вывознымъ) пунктомъ сырыхъ продуктовъ для Забайкалья, сбывая въ ту же сторону и товары фабричнаго производства, поступающіе къ ней съ юга, ст. Маньчжурія является также крупнымъ торговымъ центромъ и по торговлѣ монгольскимъ скотомъ. Двумя параллельными гужевыми трактами станція Маньчжурія связывается со столицей Монголіи—г. Ургой. Со стороны Забайкалья къ станц. Маньчжурія тяготѣютъ: Срѣтенскъ, Нерчинскій заводъ, Абагайтуй. Изъ указанныхъ районовъ сюда гонится скотъ и поступаетъ сырье: кожи и шерсть. Изъ Забайкальскаго района въ настоящее время поступаютъ—пушнина, лѣсъ, дрова и уголь. Изъ находящихся въ 12 верстахъ отъ ст. Маньчжурія каменноугольныхъ копей (владѣлецъ Марчелло Беллино) подвозится уголь. Съ озера Далай-норъ, арендованнаго русскими рыбопромышленниками, поступаетъ рыба.

Такимъ образомъ, преимущественными грузами, отправляемыми станціей Маньчжурія на вывозъ и въ мѣстномъ сообщеніи, являются: скотъ, мясо, кожа, шерсть, рыба, хлѣбные грузы. Въ отношеніи послѣднихъ—ст. Маньчжурія является лишь пунктомъ переотправки, получая ихъ изъ района станцій Цицикаръ—Аньда.

Главнѣйшіе пункты назначенія грузовъ:

Вывозныхъ—Владивостокъ (скотъ, мясо, кожа), Куаньченцзы (кожа), Дайренъ—Тяньцзинъ (шерсть), Чита (хлѣбные грузы, мясо).

Въ мѣстномъ сообщеніи—Хайларъ (шерсть на мойки), Цицикаръ (скотъ, мясо для переотправки въ Благовѣщенскъ), Харбинъ (скотъ, мясо, кожа).

Продуктовъ животноводства со ст. Маньчжурія отправлено слѣдующее количество (тысячъ пудовъ):

Наименованіе продуктовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Мясной товаръ	41	52	43	15	51
Жиры—сало	2	4	16	4	—
Шерсть	14	18	28	24	22
Шкуры—кожи	19	12	48	26	22
Животныя по вѣсу	15	28	23	114	59
Итого	91	114	158	183	154

Отправка рыбныхъ грузовъ шла почти исключительно на Забайкальскую жел. дорогу и далѣе на Западъ. По отмѣченнымъ выше причинамъ добыча рыбы и вывозъ ея съ 1919 года рѣзко сократился, упавъ въ 1920 году почти до нуля. Однако, къ концу 1921 года послѣ пониженія тарифовъ и улучшенія общихъ условій, намѣчается снова оживленіе и увеличеніе добычи рыбы, что видно изъ нижеприведенныхъ данныхъ.

Отправлено рыбныхъ грузовъ:

1913 г.	82 тыс. пуд.
1914 г.	142 » »
1915 г.	309 » »
1916 г.	211 » »
1917 г.	163 » »
1918 г.	93 » »
1919 г.	59 » »
1920 г.	3 » »
1921 г.	23 » »

Изъ общаго количества отправленныхъ и прибывшихъ въ восточномъ направленіи частныхъ грузовъ малой скорости главнѣйшими были:

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
	ПУДОВЪ.				
По отправленію:					
Кожа	4.250	605	37.916	25.569	22.222
Шерсть	4.410	3.956	28.028	23.693	22.978
Мясной товаръ	685	11.307	5.793	11.485	51.410
Мѣховой товаръ	821	310	29.865	12.294	13.075
Бакалейный товаръ	8.678	664	8.892	45.293	8.374
Хлѣбные грузы	32.354	46.576	8.194	22.119	13.994
Остальные грузы	31.651	18.552	82.785	198.439	207.120
Итого	82.849	81.970	201.473	338.892	339.173
По прибытію:					
Хлѣбные грузы	358.246	429.212	2.359.613	2.312.912	1.594.916
Уголь каменный	1.100.138	195.775	343.323	961.292	225.863
Сѣно и солома	68.648	14.337	201.101	384.785	174.428
Дрова	5.410	21.180	40.900	359.431	460.574
Мануфактура	24.859	239.981	140.822	20.115	90.464
Чай	150.581	207.208	15.686	9.588	102.508
Сахаръ	347.210	257.832	111.028	40.645	88.216
Овощи огородные	110.800	57.530	48.505	50.073	75.801
Остальные	162.663	66.606	569.802	501.551	582.251
Итого	2.328.555	1.489.661	3.830.778	4.640.392	3.395.021

Количество грузовъ по отправленію растетъ съ каждымъ годомъ, по прибытію же работа станціи, прогрессируя до 1921 года, въ послѣднемъ дала пониженіе, что явилось неизбѣжнымъ результатомъ создавшихся неблагопріятныхъ условій по грузообороту съ Забайкальской жел. дорогой. Среди грузовъ отправленія замѣчается увеличеніе погрузки продуктовъ скотоводства.

Главнѣйшими грузами *прибытія* являются: изъ Мукдена и Владивостока—чай, изъ Харбина—мануфактура, мука, изъ Цицикара и Аньда—хлѣбъ, изъ района, начиная со ст. Маньчжурія до ст. Хакэ,—сѣно. Изъ грузовъ прибытія сильное увеличеніе дали хлѣбные грузы, достигшіе въ 1920 г.—2.313 тыс. пуд. противъ 358 тыс. пуд. и 429 тыс. пуд. въ 1913 и 1914 гг.; также растетъ прибытіе—угля каменнаго, сѣна и дровъ.

Напротивъ, сильное паденіе въ 1920 году дали отправки значительныхъ ранѣе грузовъ—мануфактуры, сахара, чая. Въ 1921 году сократилось прибытіе хлѣбныхъ грузовъ, каменнаго угля и сѣна; но зато вновь увеличилось прибытіе мануфактуры и сахара. Эта перестройка прибытія грузовъ объясняется измѣнившимися условіями торговли съ Монголіей и Забайкальемъ.

Работа ст. Маньчжурія по грузообороту съ Забайкальемъ испытывала рѣзкія пониженія въ 1918—1920 гг. Причинами служили неблагопріятныя политическія условія, вызвавшія не только затрудненія въ продвиженіи товаровъ, но даже прекращеніе грузооборота съ осени 1920 года по 12 марта 1921 года. Снабженіе Забайкалья въ этотъ періодъ производилось исключительно по гужевымъ трактамъ Маньчжурія—Мацієвская и Цицикаръ—Благовѣщенскъ и по рѣчной системѣ Сунгари и Амура.

Съ возобновленіемъ съ 12 марта 1921 года отправокъ на Забайкальскую жел. дор. и нѣкоторымъ улучшеніемъ общаго положенія, грузооборотъ станціи Маньчжурія въ 1921 г. незамедлилъ, какъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы, достичь значительнаго учеличенія.

По грузообороту ст. Маньчжуріи съ Забайкальемъ изъ частныхъ грузовъ малой скорости главнѣйшими грузами были (въ пудахъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1918	1919	1920	1921
По отправленію въ Забайкалье.						
Хлѣбные грузы	16.960	31.251	33.431	324.813	394.188	1.060.665
Сахаръ	223.459	215.255	16.267	9.189	—	30.001
Чай байховый и кирпичный	73.912	174.185	7.129	9.884	2.645	59.950
Мясной товаръ	38.967	37.771	1.202	37.299	2.691	50.483
Рыбный товаръ	26.341	39.507	50.286	56.891	1.284	10.858
Сѣно	8.749	30.485	—	11.297	4.516	15.243
Остальные грузы	74.939	70.033	37.018	158.628	27.267	412.846
Итого	463.327	598.487	145.363	1.108.001	432.591	1.639.046

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1918	1919	1920	1921
По прибытію изъ Забайкалья.						
Хлѣбные грузы	170.985	80.889	1.071	3.670	2.014	—
Цементъ, известь и пр.	19.603	28.850	—	36.757	90	4.181
Лѣсные строительные матеріалы	210.513	240.940	58.061	291.049	29.711	110.624
Дрова	707.713	545.750	173.979	552.865	146.434	626.670
Желѣзо и желѣзныя издѣлія	6.392	5.325	335	2.539	1.185	10.000
Овощи	14.297	14.119	4.579	12.858	15.952	—
Уголь каменный	9.268	10.892	102.461	260.300	25.443	719.269
Остальные грузы	142.704	132.244	13.961	66.692	30.730	40.743
Итого	1.277.475	1.059.009	357.147	1.226.730	251.559	1.508.487

Незначительныя въ прежніе годы отправки со ст. Маньчжурія въ Забайкалье хлѣбныхъ грузовъ, съ 1919 года принимаютъ крупные размѣры, достигая въ 1921 г.—1.061 тыс. пуд. Напротивъ, вывозимые ранѣе въ значительныхъ количествахъ сахаръ и чай съ 1918 года спускаются до незначительныхъ размѣровъ. 1921 годъ даетъ значительный ростъ отправокъ грузовъ всѣхъ категорій.

Въ отношеніи прибывающихъ изъ Забайкалья на ст. Маньчжурія грузовъ слѣдуетъ отмѣтить: прекращеніе прибытія хлѣбныхъ грузовъ и сокращеніе экспорта лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ на-ряду съ постепеннымъ увеличеніемъ привоза каменнаго угля.

Станція Чжалайноръ (849 верстъ отъ Харбина).

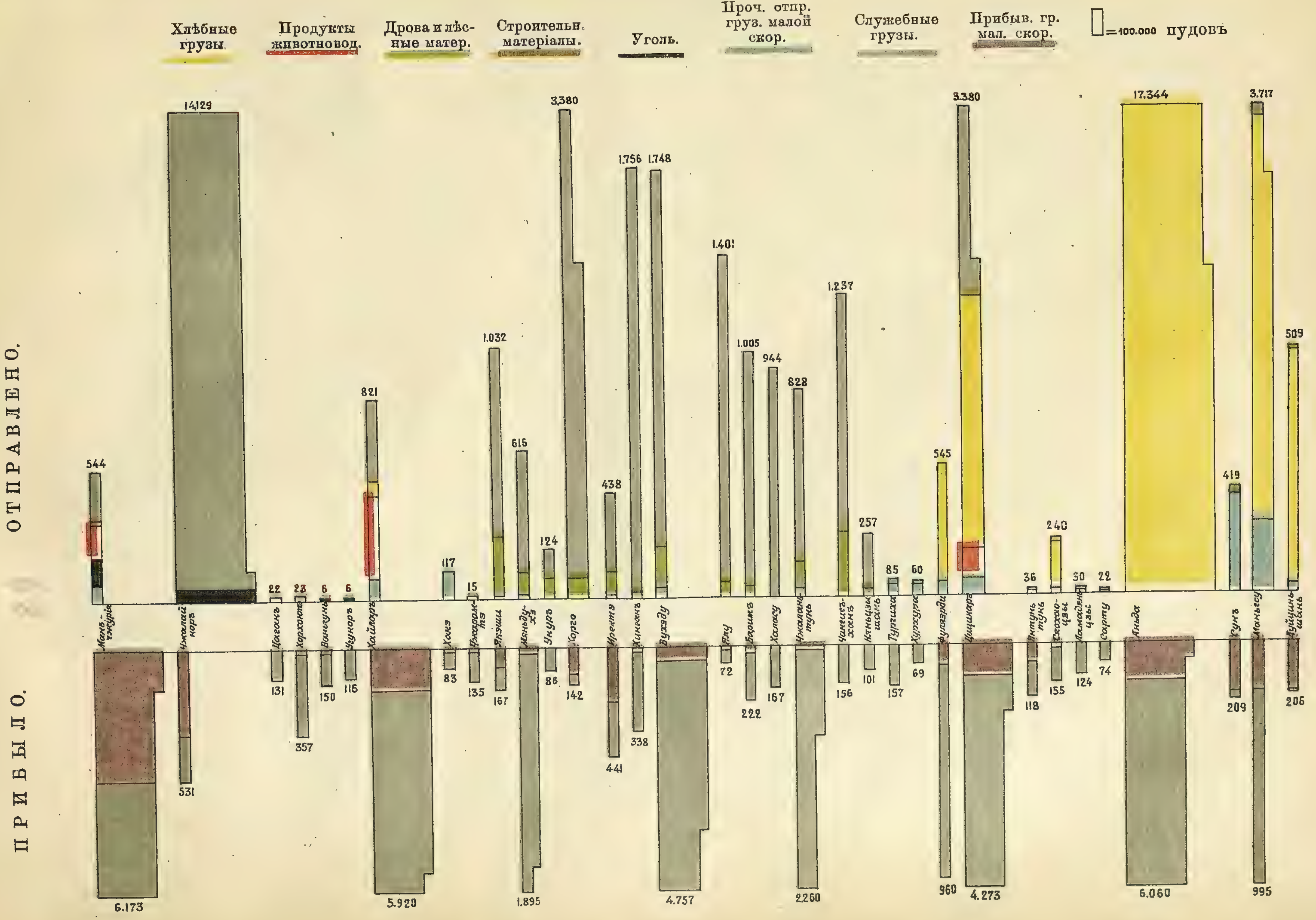
Значеніе станціи и грузовая работа опредѣляются расположеніемъ ея около каменноугольныхъ копей. Чжалайнорскія копи находятся въ 4 верстахъ къ западу отъ ст. Чжалайноръ и соединены со станціей вѣткой въ $3^{1}/_{2}$ версты. Угля на копяхъ добывается ежегодно отъ 10 до 19 милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ, за удовлетвореніемъ потребности желѣзной дороги, въ продажу частнымъ лицамъ поступаетъ отъ 300 до 1.300 тыс. пудовъ.

Чжалайнорскимъ углемъ снабжается районъ отъ станціи Маньчжурія до ст. Цицикаръ, въ прежніе годы также ближайшій участокъ Забайкальской жел. дор. До 1921 года уголь въ преимущественной своей части направлялся на западъ и шелъ въ Забайкалье, а въ меньшей доходилъ до Цицикара. Такъ, въ 1913 г. ушло на Маньчжурію—1.100 тыс. пуд., до Цицикара—124 тыс. пуд.; въ 1914 г. на Маньчжурію—955 тыс. пуд. и на Харбинъ 258 тыс. пуд. Въ 1921 г., напротивъ, изъ Забайкалья передано на Кит. Вост. жел. дор. 719 тыс. пуд,

Діаграмма № 57.

Работа станцій Западной линіи К. В. ж. д. за 1921 г.

Въ тысячахъ пудовъ.



что и вызвало пониженіе отправокъ угля со ст. Чжалайноръ въ данномъ году на частный рынокъ до 464 тыс. пуд.,—главнымъ образомъ въ поселки Хайларъ и Маньчжурію.

Въ районѣ станціи находятся обширные сѣнокосы и промысловое рыболовство на озерѣ Далай-норъ. Добыча рыбы начала, было, развиваться, но съ 1916 г. почти совсѣмъ прекратилась. Точно такъ же и отправка станціей сѣна прекратилась въ 1918 г. Рыба шла, главнымъ образомъ, на Забайкальскую жел. дор., сѣно—на ст. Маньчжурія и Хайларъ, а такъ же на Забайкальскую жел. дор. Районъ станціи отправляетъ также, хотя и въ небольшомъ количествѣ, для мѣстныхъ нуждъ овощи.

При станціи имѣются 14 участковъ III-й категоріи.

Общая работа ст. Чжалайноръ по отправленію и прибытію частныхъ грузовъ малой, большой скорости и служебныхъ характеризуется слѣдующими цифровыми данными (въ пудахъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено.					
Служебныхъ грузовъ	8.318.011	9.340.710	13.349.453	17.719.412	13.654.337
Частныхъ малой и большой скорости	1.354.027	475.293	1.085.981	1.340.778	476.079
Въ томъ числѣ:					
Уголь	1.217.685	332.455	1.023.279	1.244.565	463.575
Въ томъ числѣ на Забайк. жел. дор.	2.039	7.144	—	—	—
Сѣно	72.321	27.225	750	13.797	—
Въ томъ числѣ на Забайк. жел. дор.	18.829	17.563	—	—	—
Рыбный товаръ	55.583	108.111	25	980	915
Въ томъ числѣ на Забайк. жел. дор.	53.773	103.130	—	—	—
Остальные грузы	8.438	7.502	61.930	81.436	11.589
Прибыло.					
Частныхъ грузовъ малой скорости	110.076	87.373	494.979	1.295.594	352.032
Въ томъ числѣ:					
Лѣсной строительный матеріалъ	40.573	15.111	326.502	990.546	177.156
Хлѣбные грузы	—	—	—	—	129.814
Остальные грузы	69.503	72.262	168.477	305.048	45.062

Служебнымъ грузомъ по отправленію является уголь для надобностей желѣзной дороги, котораго копями было поставлено:

1916 году	13.078,134	пуд.
1917 »	12.205,672	»
1918 »	9.114,658	»
1919 »	13.333,936	»
1920 »	17.692,759	»
1921 »	13.626,206	»

Лѣсной матеріалъ, главнымъ образомъ стойки для копей, прибываетъ со ст. Якэши, Бухэду, Лукашево, Хорго.

Станція Хайларъ (701 верста отъ Харбина).

Вторымъ крупнѣйшимъ въ данномъ районѣ центромъ торговыхъ сношеній съ Монголіей является ст. Хайларъ съ русскимъ торговымъ поселкомъ при ней, примыкающимъ къ старинному монгольскому городу Амбань-хото (по-китайски Ху-лунь-сянь, у русскихъ—Старый Хайларъ).

Хайларъ гужевыми трактами связанъ съ Ургой, Забайкальемъ—черезъ Нов. Цурухайтуй на Срѣтенскъ и съ Благовѣщенскомъ—черезъ Мэргэнь. Вдоль линіи Кит. Вост. жел. дор. идетъ второй трактъ на Цицикаръ—Мэргэнь—Благовѣщенскъ. Къ ст. Хайларъ изъ Монголіи, въ частности изъ Ганьчжура, гонятся лошади, овцы, бараны, рогатый скотъ и подвозится скотопромышленное сырье—мясо, кожа, шерсть. Точно такъ же гонится скотъ и поступаетъ сырье—кожа, шерсть, отчасти масло, изъ района Забайкалья за Аргунью включительно до Срѣтенска, Нерчинска, болѣе всего по Цурухайтуйскому тракту изъ станицъ, расположенныхъ вдоль границъ сѣвернѣе и сѣверо-восточнѣе Цурухайтуя. Часть поступающихъ продуктовъ перерабатывается въ расположенныхъ въ Хайларѣ промышленныхъ заведеніяхъ—шерстомойкахъ, овчинныхъ, пимокатныхъ, кожевенныхъ заводахъ, сапожныхъ и прочихъ мастерскихъ.

Изъ озера Буиръ-нора поступаетъ рыба для мѣстныхъ нуждъ и вывоза въ Забайкалье. Въ районѣ станціи развито огородничество, поставляющее значительное количество продуктовъ, какъ въ мѣстномъ сообщеніи, такъ и на вывозъ въ Забайкалье. Богатыя травой степныя окрестности даютъ возможность заниматься сборомъ сѣна, часть котораго до 1918 года отправлялась также въ Забайкалье. Сборъ сѣна превышаетъ 150 тыс. пуд., но по желѣзной дорогѣ вывозится лишь незначительная часть его. Въ послѣдніе годы сборъ сѣна сокращается въ силу тяжелыхъ условій аренды луговъ у китайскихъ военныхъ властей, въ распоряженіе которыхъ они перешли. Хайларъ сталъ даже ввозить значительныя количества сѣна.

При станціи имѣются 10 участковъ III-ей категоріи и скотопригонный дворъ.

Работа станціи опредѣляется слѣдующими данными (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Частныхъ малой и большой скорости	441.101	480.673	358.245	514.322	481.478
Служебныхъ	745.381	913.062	362.897	316.670	323.846
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	845.293	870.223	953.325	1.205.770	1.036.248

Главнѣйшими изъ частныхъ грузовъ малой скорости по отправленію были:

	1913	1914	1919	1920	1921
Мясной товаръ	166.656	264,713	170.702	254.986	232,823
Въ томъ числѣ на Забайкальскую жел. дор.	12.979	3.471	17.769	—	—
Въ томъ числѣ на Уссурійскую жел. дор.	18.671	37.633	15.641	24.270	23.611
Рыбный товаръ	9.149	37.400	9.670	2.600	3.530
Въ томъ числѣ на Забайкальской жел. дор	6.824	32.990	6.829	—	—
Овощи	89.030	48.970	65.734	44.638	46.745
Въ томъ числѣ на Забайкальскую жел. дор.	298	—	—	—	
Шерсть	27.313	27.387	32.428	45.571	38.729
Кожи, шкуры	14.933	13.768	13.235	15.694	18.135
Мѣховой товаръ	11.029	13.223	9.519	7.955	12.788
Жиры	2.837	1.840	9.536	7.184	6.644
Сѣно	46.663	12.653	3.000	17.326	6.308
Въ томъ числѣ на Забайкальскую жел. дор.	43.429	10.446	-	203	—
Хлѣбные грузы	36.189	41.959	31.157	32.911	62.764
Остальные грузы	37.302	18.760	13.264	85.457	53.012

Въ 1921 году значительно возросли отправки мясного товара; сократились отправки сѣна.

Грузомъ большой скорости былъ преимущественно рыбный товаръ, который шелъ за Маньчжурію.

Главнѣйшими станціями назначенія грузовъ, отправляемыхъ ст. Хайларъ, въ настоящее время являются: въ мѣстномъ сообщеніи—преимущественно Харбинъ, для вывозныхъ—главнымъ образомъ, Владивостокъ, Дайренъ, до 1916 года также Забайкальская ж. д.

По *прибытію* изъ частныхъ грузовъ малой скорости главнѣйшими были (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Хлѣбные грузы	428.963	461.354	334.024	418.454	353.386
Дрова	94.830	68.910	171.055	235.429	219.645
Уголь	78.752	51.731	126.337	36.104	147.961
Сѣпо	13.902	26.238	20.285	102.744	70.937
Остальные грузы	228.846	258,990	301.624	413.039	244.318

Сѣно прибываетъ со станцій Сунъ, Маньгоу, Хурхура и Турчиха; дрова со ст. Чжаланьтунь, Чингисъ-Ханъ, Якэши. Прибытіе сѣна значительно увеличилось. Сборные мелкіе грузы (бакалея, мануфактура, мука) идутъ изъ Харбина и Цицикара. Съ ростомъ поселка растетъ требованіе на дрова и хлѣбные грузы, прибывающіе съ востока.

Изъ промышленныхъ предпріятій въ районѣ станціи имѣются: нѣсколько шерстомоекъ, заводы—овчинный, пимокатный, два кожевенныхъ, шорная и сапожная мастерскія, катка кошмы; при станціи имѣется бойня съ убоемъ 4—13 тысячъ головъ крупнаго рогатаго скота. Англійская Продуктно-Экспортная К° имѣетъ консервную фабрику и холодильникъ, послѣднее время не работавшіе.

Представляя изъ себя въ настоящее время значительный торговый центръ, откуда ведутся торговыя операціи съ Монголіей, ст. Хайларъ имѣетъ значительныя данныя къ дальнѣйшему развитію.

Для монгола выгоднѣе гнать скотъ и привозить разные продукты скотоводчества въ Хайларъ, какъ административный центръ, куда онъ долженъ являться для взноса налоговъ и пошлинъ. Значеніе Хайлара, какъ центра по торговлѣ продуктами скотоводства Барги и сосѣднихъ хошуновъ Монголіи, окончательно укрѣпится съ переносомъ въ него изъ Ганьчжура ярмарки, чего добивается Хайларское Коммерческое Общество, приступившее къ постройкѣ въ Хайларѣ дацана.

Станціи Цаганъ, Хорхонтэ, Ваньгунъ, Угуноръ, Хакэ, Чжаромтэ.

Небольшія станціи степного района отправляютъ, главнымъ образомъ, сѣно. Ресурсы для сбора сѣна здѣсь велики, но дѣйствительный сборъ сравнительно незначителенъ. Наиболѣе важными по сбору сѣна являются районы ст. Хакэ—до 300 тысячъ пудовъ и ст. Чжаромтэ—до 100 тысячъ пудовъ. Помимо удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ, часть сѣна идетъ на экспортъ въ Забайкалье.

Въ виду производящихся на большихъ станціяхъ значительныхъ сборовъ съ отправляемаго съ нихъ скота и мяса и отсутствія этихъ сборовъ на малыхъ станціяхъ, предпринимателями въ послѣднее время производятся отправки скота и мяса со станцій Хакэ, Хорхонтэ, Цаганъ, Чжаромтэ.

При станціяхъ имѣются участки III-ей категоріи: ст. Цаган - 6, ст. Ваньгунъ —4, ст. Угуноръ—4 и ст. Хакэ—3.

Работа станцій по отправленію и прибытію частныхъ грузовъ малой скорости выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (пуды):

Станціи	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Цаганъ (819 в. отъ Харбина)	24.579	27.618	11.148	26.749	5.977
Хорхонтэ (791 в. отъ Харбина)	2.616	4.182	809	285	1.104
Ваньгунъ (761 в. отъ Харбина)	4.623	4.248	17.268	4.410	93
Угуноръ (731 в. отъ Харбина)	38	978	—	11.210	14
Хакэ (675 в. отъ Харбина)	134.141	129.106	16.985	83.231	8.414
Чжаромтэ (651 в. отъ Харбина)	9.332	57.273	59.302	50.667	3.770
Итого	175.329	223.414	105.512	176.552	19.372
По прибытію:					
Цаганъ	11.263	7.456	9.677	20.686	1.786
Хорхонтэ	4.397	2.623	930	617	7.298
Ваньгунъ	2.315	1.510	211	1.580	4.449
Угуноръ	14.763	108	975	500	19
Хакэ	5.069	2.515	37	1.636	3.062
Чжаромтэ	4.825	2.766	1.024	479	6.292
Итого	42.702	16.978	12.854	25.498	22.906

Незначительное количество грузовъ прибытія объясняется отсутствіемъ около станцій какихъ-либо поселковъ.

Главнѣйшимъ грузомъ отправленія являлось сѣно, котораго было погружено станціями (пудовъ):

Станціи	1913	1914	1919	1920	1921
Цаганъ	21.379	18.119	3.500	3.155	750
Въ т. ч. на Забайк. ж. д.	13.875	14.609	—	—	—
Хорхонтэ	777	3.329	750	50	38
Въ т. ч. на Забайк. ж. д.	—	—	—	—	—
Ваньгунъ	4.270	3.792	17.259	4.410	—
Въ т. ч. на Забайк. ж. д.	—	1.940	—	—	—
Угуноръ	—	—		11.150	—
Въ т. ч. на Забайк. ж. д.	—	—	—	—	—
Хакэ	132.369	128.757	16.372	82.891	8.260
Въ т. ч. на Забайк. ж. д.	123.119	125.097	1.723	9.746	—
Чжаромтэ	3.938	49.031	56.872	49.856	710
Въ т. ч. на Забайк. ж. д.	3.286	31.751	12.755	—	—
Итого	162.733	203.028	94.753	151.512	9.758
Въ т. ч. на Забайк. ж. д.	140.280	173.397	14.478	9.746	—

Рѣзко упавъ въ 1918 году, вывозъ сѣна въ Забайкалье въ 1921 г. совершенно прекратился.

Станціи Якэши—Няньцзышань

Отъ ст. Якэши до ст. Няньцзышань желѣзная дорога проходитъ по горно-лѣсной области Большого Хингана. Вся эта область даетъ лѣсные матеріалы какъ для нуждъ жел. дороги, такъ и для частнаго рынка въ предѣлахъ линіи и на экспортъ. Районъ отправляетъ значительное количество служебныхъ грузовъ, преимущественно дровъ.

Всего служебныхъ грузовъ изъ района было отправлено (тыс. пуд.):

1913	1914	1919	1920	1921
11.714	6.788	4.802	10.555	13,299

Наибольшее количество служебныхъ отправокъ падаетъ на ст. Хорго.

Въ полосѣ, прилегающей непосредственно къ линіи жел. дороги, лѣсъ вырубленъ, и въ настоящее время лѣсныя площади нѣкоторыхъ изъ станцій этого района, какъ напр., Унуръ, Мяньдухэ и Якэши, находятся отъ нихъ въ нѣсколькихъ десяткахъ верстъ. Доставка выработаннаго матеріала къ станціямъ происходитъ по лѣсовознымъ вѣткамъ и сплавомъ по рѣкамъ.

Потребителемъ вырабатываемаго въ районахъ станціи лѣса въ весьма крупныхъ размѣрахъ является Кит. Вост. ж. д., затѣмъ частный рынокъ—мѣстные крупные населенные центры (Харбинъ, Цицикаръ, Хайларъ, Маньчжурія); лишь небольшая часть лѣсного матеріала—лиственница—идетъ на экспортъ. Центръ западнаго района находится отъ Харбина въ 540 верстахъ, что ставитъ его, при конкуренціи съ восточной линіей, центръ которой всего въ 180 верстахъ, въ крайне невыгодныя условія въ отношеніи главнѣйшихъ возможныхъ рынковъ сбыта—Харбина, Приморья и Южно-Маньчжурской жел. дор. Несмотря на указанныя неблагопріятныя условія, выработка лѣса на западномъ участкѣ и, въ силу этого, количество перевозокъ его неуклонно растутъ.

Въ то время какъ въ 1913 и 1914 гг. со станцій даннаго района частныхъ грузовъ малой скорости—продуктовъ лѣсной промышленности—было отправлено всего лишь 248 тыс. пуд. и 440 тыс. пудовъ, 1919, 1920 и 1921 гг. этихъ матеріаловъ было отправлено уже 1.229 тыс. пуд., 1.558 тыс. пуд. и 1.391 тыс. пудовъ.

Наиболѣе интенсивно работающими на частный рынокъ являются станціи Якэши, Хорго, Бухэду, Ялу, Чжаланьтунь и Чингисъ-Ханъ. Двѣ послѣднія станціи изъ лѣсныхъ матеріаловъ отправляли исключительно дрова. Кромѣ работы на лѣсныхъ концессіяхъ, населеніе района нѣкоторыхъ станцій (Чингисъ-Ханъ, Чжаланьтунь, Ялу, Бухэду, Хинганъ и Якэши) занимается изготовленіемъ древеснаго угля, который отправляется для сбыта въ Харбинъ, добычей камня (Хорго, Хинганъ, Чжаланьтунь, Няньцзышань), извести (Унуръ, Хорго), огородничествомъ (Бухэду, Ялу, Чжаланьтунь). Станціи Якэши—Хинганъ отправляютъ довольно значительное количество сѣна.

Всего частныхъ грузовъ малой скорости изъ даннаго района было отправлено (пудовъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Всего грузовъ	399.000	549.000	1.8 9.000	124.000	1.561.000
Изъ нихъ:					
Лѣсные матеріалы	57.508	93.819	228.266	527.716	504.151
Дрова	182.934	339.520	847.210	910.670	817.695
Уголь древесный	7.563	6.390	153.450	120.102	69.044
Сѣно	19.451	10.772	116.383	223.865	55.167
Остальныхъ	133.000	98.000	475.000	341.000	115.000

Паденіе отправленія продуктовъ лѣсной промышленности объясняется пониженіемъ рыночныхъ цѣнъ на эти продукты и конкуренціей забайкальскаго лѣса.

До открытія ж.-д. сообщенія между Забайкальемъ и Маньчжуріей, забайкальскій лѣсъ шелъ въ поселокъ Маньчжурію гужомъ. Съ марта же 1921 г. начался подвозъ его по жел. дорогѣ, который въ концѣ 1921 и началѣ 1922 гг. замѣтно усилился.

Станція Якэши (626 верстъ отъ Харбина)

Въ 100 верстахъ отъ станціи находится лѣсная концессія Бр. Воронцовыхъ; въ 7 верстахъ—лѣсная гавань на рѣкѣ Аргуни, къ которой отъ станціи проведена подъѣздная вѣтка.

Со станціи отправляются преимущественно лѣсные матеріалы, дрова и сѣно. Сборъ сѣна въ районѣ станціи въ урожайный годъ достигаетъ до 500 т. пуд., но по желѣзной дорогѣ отправляется лишь часть сбора. Сѣно шло въ районъ Маньчжурія—Чита; въ настоящее время отправка его сократилась. Лѣсъ отправляется на ст. Хайларъ, въ Чжалайнорскія копи (стойки) и на ст. Маньчжурія.

При станціи имѣются 3 участка III-ей категоріи.

Общая работа станціи опредѣляется слѣдующими цифрами (пудовъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Служебныхъ грузовъ	62.762	6.028	403.831	776.909	762.778
Частный грузъ малой скорости	5.199	3.848	100.910	517.493	268.607
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строительные матеріалы	—	—	27.749	384.794	189.351
Дрова	—	—	2.700	26.250	62.450
Сѣно	3.043	3.025	66.291	103.875	11.800
Уголь древесный	996	—	--	1.350	2.444
Остальные грузы	1.160	823	4.170	1.224	2.562
По прибытію:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	2.747	3.574	31.571	51.425	79.434

Значительное количество грузовъ прибываетъ зимой—продукты и фуражъ изъ Харбина и Цицикара для концессій Бр. Воронцовыхъ. На концессіи вырабатывается почти исключительно лиственничный строительный матеріалъ: бревна толщиною въ 4—10 вершковъ, телеграфные столбы, шпалы и рудничныя стойки.

Незначительное количество выпускаемыхъ съ Якэши дровъ получается или распиловкой забракованныхъ матеріаловъ, или рубкой въ лѣтнее время березовыхъ рощъ въ окрестностяхъ ст. Якэши, съ цѣлью дать работу бездѣйствующимъ рядчикамъ. Изъ служебныхъ грузовъ отсюда вывозится строительный матеріалъ: телефонные столбы и шпалы.

Разъѣздъ Хорго (554 версты отъ Харбина).

Разъѣздъ Хорго находится въ районѣ частныхъ лѣсныхъ концессій и Чольской концессіи—Китайской Восточной желѣзной дороги. По концессіи Бр. Шевченко отъ р. Хорго проведена ширококолейная вѣтка, длиною въ 26 верстъ. Этой же вѣткой пользуется Чольская концессія, гдѣ начались работы въ 1921 году. Выработанные на ней матеріалы (шпалы и телеграфные столбы) вывозятся гужомъ къ 25 верстѣ Хоргоской вѣтки Бр. Шевченко, а оттуда по желѣзной дорогѣ къ р. Хорго.

При разъѣздѣ имѣются 4 участка III-ей категоріи.

Грузооборотъ разъѣзда выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (пуды):

	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Служебныхъ грузовъ	2.268.542	2.768.400	2.247.022	3.825.040	3.199.992
Частныхъ грузовъ малой скорости	76.238	58.529	428.130	200.934	180.477
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строительные матеріалы	35.470	35.391	59.605	60.544	113.232
Дрова	40.240	21.380	238.200	108.100	50.950
Камень	—	—	113.630	—	—
Сѣно	—	—	11.122	27.509	10
Остальные грузы	528	1.758	5.573	4.781	16.285
По прибытію:					
Частныхъ грузовъ малой ск.	36.095	112.669	79.494	135.230	97.907

Главнѣйшими станціями назначенія грузовъ отправленія являются ст. Хайларъ и Маньчжурія.

Грузы прибытія идутъ преимущественно со станцій Аньда и Харбинъ и состоятъ изъ муки, овса, кукурузы и др. продовольственныхъ продуктовъ для рабочихъ концессій.

Станція Иректэ (537 верстъ отъ Харбина).

Станція расположена въ районѣ лѣсной концессіи Бр. Шевченко и отправляетъ исключительно лѣсные матеріалы, дрова и небольшія количества сѣна. На концессію отъ станціи строится вѣтка длиною въ 45 верстъ. Грузы со станціи отправляются преимущественно на западъ на станціи Хайларъ и

Маньчжурія. Можно было бы получать большое количество хорошаго березоваго древеснаго угля, но вырабатывается его пока мало.

При станціи разбито 6 участковъ III категоріи.

Станціей было переработано грузовъ (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Служебныхъ грузовъ	61.374	36.468	148.079	336.154	321.854
Частныхъ грузовъ малой скорости	19.337	16.931	16.936	20.068	115.809
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строительные матеріалы	615	13.420	—	—	27.492
Дрова	16.000	—	—	12.000	78.750
Сѣно	—	—	6.149	6.262	4.416
Остальные грузы	2.722	3.511	10.787	1.738	5.151

Станція Хинганъ (529 верстъ отъ Харбина).

Станція находится въ районѣ лѣсной концессіи бр. Шевченко и отправляетъ: лѣсные матеріалы, дрова, древесный уголь и сѣно. Грузы направляются преимущественно на западъ—главнѣйшей станціей назначенія является ст. Маньчжурія. Среди грузовъ прибытія преобладаетъ мука и другіе продовольственные продукты изъ Цицикара, Аньда и Харбина.

При станціи имѣется 9 участковъ III категоріи.

Работа ст. Хинганъ опредѣляется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	754.843	201.658	355.739	1.500.563	1.724.118
Частныхъ грузовъ малой скорости	8.048	14.964	133.685	41.381	31.666
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строительные матеріалы	4.870	10.648	4.050	2.550	3.550
Дрова	—	700	97.920	23.950	26.950
Камень	—	—	10.000	—	
Сѣно	—	—	2.700	4.850	4
Уголь древесный	1.059	2.000	17.750	3.040	—
Остальные грузы	1.669	1.620	1.265	6.991	1.162
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	36.095	14.118	10.160	47.263	8.624

Отправки лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, обнаружившія въ 1920 году, въ силу высокихъ тарифовъ и неудовлетворительной подачи вагоновъ, пониженіе, въ 1921 году, съ устраненіемъ указанныхъ причинъ, вновь развиваются. Совершенно прекратились отправки древеснаго угля, а также сѣна.

Станція Бухэду (505 верстъ отъ Харбина).

Въ районѣ тяготѣнія къ станціи расположены лѣсныя концессіи—братьевъ Шевченко, Лю-да-цая и другія. Станція отправляетъ—лѣсные матеріалы, дрова и овощи. Грузы идутъ въ мѣстномъ сообщеніи, преимущественно—на станціи Маньчжурія, Хайларъ, Аньда и Харбинъ.

При станціи имѣется 17 участковъ III категоріи.

Работа станціи характеризуется слѣдующими данными (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	317.528	395.005	369.922	862.890	1.531.209
Частныхъ грузовъ малой скорости	62.826	87.916	263.007	217.521	216.651
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строительные матеріалы	8.956	30.452	129.262	69.850	111.428
Дрова	4.880	10.830	71.000	98.680	52.609
Овощи	2.575	823	21.659	14.786	32.249
Остальные грузы	46.415	45.811	41.086	34.534	20.365

Грузами прибытія являются преимущественно продовольственные,—главнымъ образомъ хлѣбные (1921 года—155 тысячъ пуд.), прибывающіе съ Востока.

Станція Ялу (477 верстъ отъ Харбина).

Въ районѣ станціи расположена лѣсная концессія Лю-да-цая, изъ которой отправляются дрова, древесный уголь и, въ незначительномъ количествѣ, лѣсные строительные матеріалы. Грузы отправляются на западъ—на станціи Хайларъ и Маньчжурія. Главнѣйшими грузами прибытія являются продовольственные продукты изъ Цицикара.

При станціи имѣется 5 участковъ III категоріи.

Работа станціи опредѣляется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	2.323.642	1.716.608	331.073	895.520	1.337.777
Частныхъ грузовъ малой-скорости	14.834	30.922	114.304	230,015	63.468
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строительные матеріалы	934	610	4.500	2.700	17.965
Дрова	9.760	27.550	105.200	212.850	43.600
Уголь древесный	119	190	1.000	12.000	—
Остальные грузы	4.021	2.572	3.604	2.465	1.903
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	28.049	14.639	2.619	14.938	16.450

Отправка частныхъ грузовъ возросла до 1921 года, когда началось паденіе—въ виду сокращенія выработки дровъ на частный рынокъ.

Ст. Чжаланьтунь (389 верстъ отъ Харбина).

Въ районѣ станціи расположены концессіи Ма. Изъ лѣсныхъ матеріаловъ отправляются лишь одни дрова (въ Маньчжурію); грузится въ значительномъ количествѣ древесный уголь и овощи. Древесный уголь вырабатывается мелкими рядчиками, берущими на выработку участки отъ концессіи. Съ расположеннаго около станціи кирпичнаго завода, удовлетворяющаго почти исключительно мѣстныя нужды, въ послѣдніе годы были отправки небольшихъ партій кирпича.

При станціи имѣется 10 участковъ III категоріи.

Работа станціи опредѣляется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	490.340	563.642	305.708	262.932	667.948
Частныхъ грузовъ малой скорости	43,082	40,040	220.866	352.852	150.591
Въ томъ числѣ:					
Дрова	2.440	3.030	101.800	257.100	67.500
Уголь древесный	15	178	69.500	66.100	32.618
Овощи	20.368	17.876	14.048	4.251	21.695
Остальные грузы	20.259	18.956	32.518	25.401	28.778
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	71.950	47.895	25.919	31.658	39.356

Прибытіе въ послѣдніе годы уменьшилось, отчасти вслѣдствіе ликвидаціи расположенныхъ прежде въ Чжаланьтунѣ частей Пограничной стражи и желѣзнодорожнаго баталіона. Развивающаяся выработка дровъ и угля, достигшая въ 1920 году значительнаго количества, въ 1921 году сократилась по указаннымъ выше причинамъ. Отправки овощей въ 1921 году увеличились.

Ст. Чингисъ-Ханъ (359 верстъ отъ Харбина).

За послѣдніе годы мѣстность постепенно заселяется переселенцами, что вызываетъ ростъ отправленія станціи. Населеніе занимается заготовкой дровъ, древеснаго угля, деревянныхъ издѣлій и собираніемъ лѣсныхъ орѣховъ, грибовъ и лѣкарственныхъ кореньевъ, въ частности, солодковаго корня. Значительная часть грузовъ отправляется гужомъ: дрова—до Цицикара, а уголь древесный—до Харбина. Въ 1921 году гужъ сократился, что отразилось на ростѣ отправленія въ этомъ году.

Въ районѣ станціи лѣсныхъ концессій нѣтъ, лѣсъ разрабатывается мелкими отдѣльными заготовщиками-китайцами, у которыхъ чрезъ посредниковъ дрова скупаются для Маньчжурскаго и Хайларскаго поселковыхъ управленій.

При станціи имѣется 4 участка III категоріи.

Работа станціи выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ	323.119	42.021	16.526	713.171	971.015
Частныхъ грузовъ малой скорости	24.068	35.987	122.331	150.044	265.785
Въ томъ числѣ:					
Дрова	22.671	35.380	69.900	97.400	240.350
Уголь древесный	624	—	48.850	30.044	24.500
Остальные грузы	773	607	3.581	22.600	935
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	4.191	2.285	—	130	1.117

Количество отправляемыхъ грузовъ съ каждымъ годомъ растетъ за счетъ развивающагося вывоза дровъ.

Грузооборотъ остальныхъ станцій даннаго участка—Мяньдухэ, Унуръ, Баримъ, Халасу и Няньцзышань—незначителенъ. Грузами отправленія являются дрова и лѣсные матеріалы. Станціи Мяньдухэ и Унуръ, кромѣ того, отправляютъ сѣно, а Няньцзышань въ 1919—20 гг.—значительное количество камня.

Имѣются участки III категоріи: на ст. Баримъ—5, Халасу—2 и Няньцзышань—11.

По отправленію станціи дали слѣдующее количество грузовъ (въ пуд.):

Отправлено	1913	1914	1919	1920	1921
Ст. Мяньдухэ (594 вер. отъ Харбина).					
Служебныхъ	2.168.738	350.809	140.768	188.733	499.677
Частныхъ малой скорости	42.109	31.143	26.105	61.754	116.036
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строит. матер.	3.831	1.579	—	789	3.400
Дрова	29.160	20.700	—	31.350	97.650
Сѣно	3.862	3.907	17.620	24.736	1.700
Ст. Унуръ (565 вер. отъ Харбина).					
Служебныхъ	1.588.029	20.575	149.691	268.186	124.636
Частныхъ малой скорости	34.438	17.443	36.897	93.024	86.682
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строит. матер.	2.115	1.480	—	6.779	36.733
Дрова	17.790	11.580	—	9.750	20.086
Сѣно	12.544	3.252	20.102	71.060	7.452
Известь	—	—	16.600	5.231	2.006
Ст. Баримъ (447 вер. отъ Харбина).					
Служебныхъ	341.288	419.202	232.996	468.016	981.448
Частныхъ малой скорости	37.627	203.133	47.197	19.248	24.245
Въ томъ числѣ:					
Дрова	35.990	201 390	46.800	17.000	22.000
Ст. Халасу (417 вер. отъ Харбина).					
Служебныхъ	115.952	176.513	89.550	411.717	939.073
Частныхъ малой скорости	749	6.799	13.217	15.721	5.086
Въ томъ числѣ:					
Дрова	—	6.370	13.000	15.700	4.700
Ст. Няньцзышань (331 вер. отъ Харбина).					
Служебныхъ	898.158	90.859	10.314	43.083	222.712
Частныхъ малой скорости	3.203	1.085	256.942	173.104	34.108
Въ томъ числѣ:					
Дрова	3	610	97.690	5.400	30.100
Камень	—	—	149.044	165.100	34

Прибытіе грузовъ было невелико (пудовъ):

Прибыло на станцію	1913	1914	1919	1920	1921
Мяньдухэ	25.954	17 900	25.924	33.178	36.785
Унуръ	31.301	3.236	576	1.659	782
Баримъ	25.055	13.020	7.713	13.355	21.608
Халасу	2.695	5.156	1.805	1.052	1.530
Няньцзышань	7.172	3.363	424	258	1.253

Грузами прибытія являются преимущественно продовольственные продукты изъ Цицикара и Харбина.

Ст. Турчиха—ст. Дуйциньшань.

Вся мѣстность отъ ст. Турчиха до ст. Харбинъ по обѣ стороны желѣзнодорожной линіи представляетъ районы земледѣльческаго хозяйства съ широко развитымъ хлѣбопашествомъ и рядомъ крупныхъ торговыхъ центровъ. Кромѣ земледѣлія, населеніе занимается сѣнокошеніемъ, огородничествомъ и добываніемъ соды (въ районѣ станцій Сяохаоцзы, Ламадяньцзы и Сарту). На станціяхъ Аньда, Маньгоу, Фуляэрди и въ г. Цицикарѣ расположены мельницы, маслобойные, водочные и ханшинные заводы. Черезъ Цицикаръ изъ Монголіи проходитъ скотъ и мясной товаръ по желѣзной дорогѣ на востокъ и по тракту на Благовѣщенскъ. По этому же тракту идутъ импортные грузы для Амурской области. Значеніе района, какъ резервуара, откуда черпаются хлѣбные грузы для нуждъ мѣстнаго сообщенія и на экспортъ съ каждымъ годомъ растетъ.

Со всего участка отправлено важнѣйшихъ частныхъ грузовъ малой скорости (въ пудахъ):

Наименованіе груза	1913	1914	1919	1920	1921
Хлѣбные грузы	9.189.152	7.077.375	9.878.075	13.042.784	23.608.387
Сѣно	196,485	324.509	381.129	609.114	1.150.579
Сода	64,867	38.681	95.826	42.041	58.067

Наиболѣе крупными центрами, какъ по количеству отправляемыхъ грузовъ, такъ и по своему экономическому значенію въ этомъ районѣ являются станціи—Фуляэрди, Цицикаръ, Аньда, Маньгоу и Дуйциньшань.

Станція Фуляэрди (265 верстъ отъ Харбина).

Расположенная на рѣкѣ Нонни, станція Фуляэрди, кромѣ воднаго пути, имѣетъ еще гужевые пути на Цзиньсинсянь и Таонаньфу. Въ поселкѣ при станціи ранѣе были расположены въ большомъ количествѣ русскія войска. Для потребностей этихъ войскъ подвозилось много продовольственныхъ грузовъ, какъ по желѣзной дорогѣ, такъ и водою изъ гор. Цицикара, находящагося въ 30-ти верстахъ отъ Фуляэрди.

Въ настоящее время въ Фуляэрди хлѣбъ попадаетъ только съ праваго берега р. Нонни, преимущественно въ лѣтнее время, и отправляется, главнымъ образомъ, на западъ. Кромѣ хлѣбныхъ грузовъ, станція грузитъ спиртъ и водочныя издѣлія съ мѣстнаго винокуреннаго завода Сюй-панъ-цзы, а также муку съ расположенной вблизи станціи мельницы Цицикарскаго банка.

При станціи имѣется 36 участковъ III категоріи.

Грузооборотъ станціи выражается слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Служебныхъ грузовъ	187.279	16.766	31.010	24.644	13.814
Частныхъ грузовъ малой скорости	217.645	340.906	298.211	411.311	530.801
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	166.457	301.022	207.184	308.546	478.608
Спиртъ винный	4.282	5.226	26.753	27.009	20.009
Водочныя издѣлія	29.399	17.233	8.603	15.892	21.263
Остальные грузы	17.507	17.425	55.671	59.864	10.921
По прибытію:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	314.529	435.231	258.721	220.504	78.252
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	165.245	138.774	31.807	30.202	27.012
Дрова	50.731	227.010	189.550	163.650	27.700
Остальные грузы	98.553	69.447	37.361	26.652	22.540

Съ уходомъ войскъ станція потеряла крупнаго потребителя. Прибытіе грузовъ на ст. Фуляэрди значительно сократилось, однако, количество же отправляемыхъ со станціи грузовъ увеличилось, при чемъ работа ст. Фуляэрди является какъ бы дополнительной къ операціямъ ст. Цицикаръ, районъ вліянія которой трудно отдѣлить отъ района станціи Фуляэрди.

Станція Цицикаръ (253 версты отъ Харбина).

Ст. Цицикаръ находится въ 12 верстахъ отъ Фуляэрди и въ 25 верстахъ отъ гор. Цицикара, административнаго центра Хэйлунцзянской провинціи. Сѣверная часть района съ гор. Цицикаромъ обслуживается воднымъ путемъ по р. Нонни; кромѣ того, рядъ грунтовыхъ путей и трактовъ идетъ въ разныхъ направленіяхъ: на сѣверъ (Мэргэнь), на югъ (Таонаньфу, Бодунэ, Чанчунь), на западъ (Хайларъ) и на востокъ (Харбинъ). Зимой между Цицикаромъ и Сахаляномъ существуетъ автомобильное сообщеніе. Лѣтомъ на Сахалянъ гонится значительное количество скота. Сверху по Нонни спускаются джонки изъ уѣздовъ Нунъ-цзянь-сянь и Нэ-хэ-сянь. На югъ отъ Цицикара по рѣкѣ движеніе хлѣба совершается въ обоихъ направленіяхъ. Изъ Цицикара хлѣбъ спускается до Бодунэ или Цзючжана. Въ свою очередь, снизу хлѣбъ на джонкахъ поднимается до Фуляэрди и Цицикара изъ Талайсяна и Цзинсина. Зимнимъ гужомъ по трактамъ на югъ до Бодунэ везутъ хлѣбъ, рыбу съ Нонни, соду, обратно—«цза-хо».

Районъ вліянія Цицикара пересѣкается съ районами: на западѣ—станціи Фуляэрди, на востокѣ—станціи Аньда, при чемъ за послѣдніе годы радіусъ его вліянія нѣсколько сократился, такъ какъ восточная часть—уѣзды Бай-цюань-сянъ и Кэ-шань-сянь отошли, главнымъ образомъ, къ ст. Аньда, а южная часть—Тай-лай-сянь и Да-лай-сянь—къ Бодунэ. Это сокращеніе района компенсируется успѣшной колонизаціей уѣздовъ Лунъ-цзянь-сянь (Цицикарскій), Нэ-хэ-сянь, Нунъ-цзянь-сянь и Цзинь-сянь.

Кромѣ хлѣба станція отправляетъ: мясной товаръ, рыбу, овощи, спиртъ, водочныя издѣлія. По желѣзной дорогѣ прибываютъ, кромѣ «цза-хо», строительные матеріалы, масла сѣменныя и минеральныя, кожи, шкуры и дрова.

Въ послѣдніе, до 1921 годы большая часть грузовъ въ силу разныхъ причинъ (высокій тарифъ, задержка въ отправкѣ грузовъ изъ-за недостаточной подачи подвижного состава и проч.) проходила мимо станціи гужомъ. Въ 1921 году, съ улучшеніемъ работы дороги, хлѣбные грузы опять вернулись на желѣзную дорогу.

При станціи имѣются: одинъ пакгаузъ площ. 100 кв. с. и 59 участк. III катег.

Грузооборотъ станціи выражался въ слѣдующихъ цифрахъ (пудовъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Служебныхъ грузовъ	1.146.569	242.232	400.107	319.049	922.917
Частныхъ грузовъ малой скорости	557.074	567.954	1.359.573	1.686.909	2.453.192
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	345.632	347.313	1.026.845	1.480.069	2.111.782
Мясной товаръ	34.037	67.880	61.727	34.384	143.339
Рыбный	52.987	62.623	10.477	3.346	31.730
Овощи	20.700	11.786	27.135	6.985	33.066
Водка и водочныя издѣлія	8.584	4.419	3.266	10.685	7.555
Остальные грузы	95.134	73.933	230.133	151.440	125.720
По прибытію:					
Частныхъ малой скорости	1.188.746	952.213	792.118	702.797	628.551
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	181.088	149.895	3.474	36.031	8.103
Дрова и лѣсъ	34.484	81.185	130.056	178.838	62.848
Мануфактура	48.370	41.786	14.975	40.197	45.898
Керосинъ	43.978	34.450	14.641	40.908	16.862
Соль	335.193	113.225	331.791	71.027	140.233
Уголь	78.606	80.416	5.651	13.558	50.555
Мѣшки	5.764	5.769	15.978	23.668	34.118
Табакъ	15.090	12.979	5.910	12.002	18.146
Сахаръ	14.135	3.196	2.664	3.843	17.962
Алебастръ, гипсъ	36.841	1.290	22.705	17.394	24.640
Мясной товаръ	126.147	94.743	22.990	167.411	2.397
Камень	989	524	15.004	857	663
Остальные грузы	268.061	332.755	206.279	97.063	206.076

Паденіе прибытія грузовъ объясняется, съ одной стороны, сокращеніемъ торговли съ Амурской областью, а съ другой—упомянутымъ уменьшеніемъ сферы вліянія Цицикара, въ восточной и южной части его прежняго района. Отправки хлѣбныхъ грузовъ все время растутъ. Хлѣбные грузы отправляются, главнымъ образомъ, на Эгершельдъ, затѣмъ на ст. Маньчжурія, Харбинъ и Дайренъ. Увеличивается вывозъ овощей (главнымъ образомъ арбузовъ), а также вновь возросли упавшія за предыдущіе годы отправки мясныхъ и рыбныхъ товаровъ. При ст. Цицикаръ расположенъ значительный поселокъ.

Въ гор. Цицикарѣ, кромѣ большого количества мелкихъ кустарныхъ мельницъ, имѣется крупный маслобойный заводъ. Строятся большіе заводы—лѣсопильный и маслобойный. Работаетъ электрическая станція.

Городъ Цицикаръ расположенъ въ 28 верстахъ отъ станціи и соединенъ съ послѣдней узкоколейной желѣзной дорогой, эксплоатируемой частнымъ китайскимъ акціонернымъ обществомъ и имѣющей какъ пассажирское, такъ и товарное движеніе. Размѣръ послѣдняго зависитъ отъ состоянія гужевыхъ путей: при хорошемъ ихъ состояніи жел.-дорожн. перевозки падаютъ. Максимальная провозная способность узкоколейной дороги—4 пары поѣздовъ, по 9 вагоновъ въ каждомъ, что даетъ возможность перевезти, при грузоподъемности вагона около 300 пуд.,—до 10 тыс. пудовъ въ сутки въ одномъ направленіи.

Станція Аньда (119 верстъ отъ Харбина).

Ст. Аньда по отправленію грузовъ занимаетъ послѣ 8-го участка (Мостовой поселокъ) первое мѣсто среди другихъ станцій Китайской Восточной желѣзной дороги.

Постепенно увеличивая съ распространеніемъ колонизаціи вывозъ хлѣбныхъ продуктовъ, ст. Аньда выдвинулась на первое мѣсто во время міровой войны (съ 1915 г.). Въ послѣдніе годы войны, когда подача вагоновъ подъ нагрузку сократилась, и грузы вынуждены были лежать безъ отправленія, на ст. Аньда подвижной составъ подавался значительно лучше, что потянуло къ этой станціи грузы и изъ пунктовъ, тяготѣвшихъ къ другимъ станціямъ (Дуйциньшань и Маньгоу).

Сфера вліянія ст. Аньда распространяется на 11 уѣздовъ, но основнымъ ея райономъ являются уѣзды—Ань-да, Бай-цюань, Кэ-шань, Линь-дянь, Ванькуй и Цинъ-гань. Главнымъ по вывозу хлѣба на ст. Аньда является у. Байцюань, расположенный въ 120 верстахъ къ сѣверу отъ ст. Аньда. Изъ тяготѣющаго къ ст. Аньда района идутъ почти исключительно одни хлѣбные грузы, въ небольшихъ количествахъ гонится скотъ изъ Монголіи. Несмотря на значительное отправленіе, ст. Аньда все-таки не улавливала всего количества грузовъ своего района, изъ котораго въ 1920—1921 гг. до 30% отправлялось гужомъ на югъ,—при чемъ въ указанный періодъ гужомъ ушла часть грузовъ, завезенныхъ уже на станцію. Съ пониженіемъ тарифовъ въ мартѣ 1921 года, гужъ почти совершенно прекратился, и отправка хлѣбныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ значительно увеличилась, достигнувъ въ 1921 г. —17 милл. пудовъ противъ 8 милл. пуд. въ 1920 году.

Являясь крупнымъ пунктомъ хлѣбной торговли, станція Аньда имѣетъ значительное количество промышленныхъ предпріятій. Въ настоящее время на станціи расположены 1 паровая мельница—крупорушка, 1 ханшинный и 7 маслобойныхъ заводовъ. Кромѣ того, строятся еще 1 мельница и 1 крупорушка. Къ «Первому русско-японскому маслобойному заводу» проложенъ ширококолейный подъѣздной путь, протяженіемъ въ 294,6 саженъ.

Станція работаетъ, главнымъ образомъ, на экспортъ. Экспортируются бобы, пшеница, жмыхи, бобовое масло, мука и крупа; въ мѣстномъ сообщеніи отправляются: чумиза и мука на лѣсныя концессіи Хингана, въ Хайларъ и Маньчжурію и зерно на харбинскія мельницы. Грузами прибытія являются товары китайскаго потребленія, мѣшки подъ хлѣбъ, соль, уголь фушунскій, дрова и строительные матеріалы, какъ для нуждъ быстро растущаго поселка при станціи, такъ и для подкладокъ подъ бунты хлѣба.

При станціи имѣются одинъ пакгаузъ площадью 50 кв. саж. и 243 участка III категоріи.

Работа станціи Аньда по годамъ рисуется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

	1913 г.	1914 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.
Отправлено.					
Служебныхъ грузовъ	295.716	190.475	453.384	896.119	935.437
Частныхъ грузовъ большой скорости	—	—	635	531.643	82
» » малой скорости	1.800.242	1.530.798	6.339.300	8.288.063	17.342.699
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	1.787.772	1.511.721	6.287.419	8.252.175	17.261.515
Изъ нихъ:					
Бобы	1.270.829	1.084.147	1.191.962	1.960.833	8.002.335
Пшеница	77.575	107.125	4.571.590	5.659.784	7.944.892
Чумиза	216.724	163.118	150.701	193.625	140.940
Гаолянъ	—	—	7.137	43.445	101.225
Овесъ—ячмень	27.121	20.961	33.629	14.807	38.320
Мука	893	87	169.235	143.597	31.501
Жмыхи	—	2.004	6.826	62.076	594.807
Остальные грузы отправленія	12.470	19.077	51.881	35.888	81.184
Прибыло.					
Лѣсные строительные матеріалы	16.763	5.163	94.307	143.327	103.384
Дрова	—	15.255	65.099	84.687	54.285
Мѣшки	25.159	41.604	99.304	143.642	207.520
Соль	89.060	284	164.241	88.527	54.195
Уголь	13.705	4.152	2.500	38.882	177.645
Мануфактура	6.717	4.750	9.743	43.583	70.353
Остальные грузы	96.194	51.796	52.400	247.180	252.168

Въ 1920 году большой скоростью отправлялся хлѣбъ на Южно-Маньчжурскую желѣзную дорогу—явленіе исключительное, объясняемое ненормальными условіями работы въ 1920 году.

Въ до-военное время экспортъ хлѣба направлялся почти исключительно на Владивостокъ. Къ 1920 году южное направленіе достигло полнаго преобладанія. Однако, въ 1921 гсду большая часть экспорта, попрежнему, была направлена черезъ Владивостокъ.

Отправлено со ст. Аньда (тыс. пудовъ).	1913 г.	1914 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.
На Уссурійскую жел. дор.	1.375	1.271	3.440	1.615	8.898
» Южно-Маньчжурскую жел. дор.	10	—	936	5.541	6.920

Станція Маньгоу (59 верстъ отъ Харбина).

Весьма значительную роль въ количествѣ отправленія хлѣбныхъ грузовъ играетъ станція Маньгоу, въ сферу вліянія которой входятъ уѣзды: Бай-цюань, Суй-хуа, Хай-лунь, Ланъ-си, Цинъ-гань, Чжао-дунь и Чжао-чжоу. Главнымъ пунктомъ скупки хлѣбныхъ продуктовъ является мѣстечко Саньдагоу, лежащее на границѣ уѣздовъ Бай-цюань и Хай-лунь; отсюда поступаетъ болѣе половины всего собирающагося на станціи хлѣба. Изъ хлѣбныхъ грузовъ со станціи отправляются: бобы, пшеница, просо, чумиза, гаолянъ, жмыхи и проч. Кромѣ хлѣбовъ, станція отправляетъ довольно много сѣна, радіусъ подвоза котораго къ станціи достигаетъ 40 верстъ. Скупавшіеся въ районѣ станціи хлѣбъ и сѣно до весны 1921 г. въ большей части вывозились гужомъ. Въ кампанію 1921—1922 гг. гужевой вывозъ почти прекратился.

На экспортъ въ Дайренъ и Эгершельдъ станціей отправляются: бобы, пшеница, жмыхи, масло. Соотношеніе между экспортомъ на Эгершельдъ и Дайренъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Отправлено. (тыс. пуд.).	1913 г.	1914 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.
На Уссурійскую жел. дор.	1.818	1.376	907	473	1.167
» Южно-Маньчжурскую жел. дор.	—	26	184	886	1.201

Во время войны со станціи выросъ вывозъ свиней въ Уссурійскій край и Харбинъ—до 5 тыс. головъ въ 1918 году. Затѣмъ вывозъ по желѣзной дорогѣ совершенно прекратился, возобновившись лишь въ 1921 г. (1.897 гол.). Въ мѣстномъ сообщеніи станція отправляетъ хлѣбные грузы, сѣно, немного скота и живую птицу,—главнымъ образомъ въ Харбинъ; хлѣбъ и сѣно, кромѣ того, идутъ на хинганскія лѣсныя концессіи, а также въ Маньчжурію.

Количество грузовъ прибытія сравнительно не велико. Главнѣйшими среди нихъ являются: каменный уголь (фушунскій), поступающій на маслобойные заводы, мѣшки, соль, дрова и лѣсъ для подкладокъ; лѣсъ идетъ, главнымъ образомъ, съ восточной линіи—изъ Маоэршаня, менѣе съ Хингана.

Въ 1919—1920 гг. работа станціи Маньгоу сократилась и часть грузовъ ея оттянулась на станцію Аньда. Однако, съ улучшеніемъ въ 1921 г. техническихъ и тарифныхъ условій работы желѣзной дороги отправленіе хлѣбныхъ грузовъ вновь увеличилось. За послѣднее время наблюдался подвозъ хлѣба къ станціи Маньгоу даже изъ аньдинскаго района вслѣдствіе болѣе высокихъ цѣнъ, предлагаемыхъ земледѣльцамъ на ст. Маньгоу, что связано съ меньшими налогами, взимаемыми здѣсь, и меньшими накладными расходами коммерсантовъ.

При станціи имѣются: одинъ пакгаузъ площ. 140 кв. с. и 64 уч. III катег.

Грузовая работа станціи опредѣляется слѣдующими цифрами (въ пуд.):

	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Служебныхъ грузовъ	43.820	70.515	78.240	54.255	51.293
Частныхъ грузовъ малой скорости	3.041.094	2.771.338	1.695.974	2.287.402	3.665.560
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	2.815.334	2.290.431	1.445.301	1.958.670	3.078.832
Сѣно	186.486	252.358	139.184	310.777	568.745
Остальные грузы	39.274	228.549	111.489	17.955	17.983
По прибытію:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	251.544	138.662	72.537	125.302	199.593
Въ томъ числѣ:					
Уголь	17.896	13.851	1.085	14.748	33.351
Мѣшки	42.411	33.318	19.599	25.903	48.345
Соль	71.433	25.851	22.911	14.936	14.876
Дрова и лѣсные матеріалы	9.813	8.933	23.329	37.470	42.325
Остальные грузы	109.991	56.709	5.613	32.245	60.696

Какъ и ст. Аньда, ст. Маньгоу развивается и становится значительнымъ торговымъ пунктомъ. Въ настоящее время при станціи имѣются два маслобойныхъ завода, а также конскій и свиной заводъ, а въ окрестностяхъ расположено нѣсколько ханшинныхъ заводовъ. Къ одному изъ маслобойныхъ заводовъ проведенъ дековильный подъѣзной путь.

Ст. Дуйциньшань (29 верстъ отъ Харбина).

До европейской войны ст. Дуйциньшань была самой значительной по отправленію хлѣбныхъ грузовъ. Къ ст. Дуйциньшань тяготѣлъ очень большой районъ—уѣзды: Бай-цюнь, Хай-лунь, Суй-хуа, Ху-лань, Цинъ-гань, Ланъ-си, Чжао-дунъ и Чжао-чжоу. Однако, еще до войны работа ст. Дуйциньшань стала падать. Такъ, въ 1911—12 гг. станція отправляла свыше 7 милл. хлѣбныхъ грузовъ, въ 1913 г.—около 4 милл. пудовъ. Районъ прежняго вліянія ст. Дуйциньшань отошелъ къ Аньда и Маньгоу, съ одной стороны, и къ Харбину—съ другой. Послѣ войны отправленіе ст. Дуйциньшань еще болѣе сократилось: въ 1917 г. оно составило 2.248 тыс. пуд., а въ 1918 г.—825 тысячъ пудовъ. Хлѣбъ изъ района ст. Дуйциньшань оттягивался на ст. Аньда, гдѣ условія погрузки были благопріятны, Дуйциньшань же замеръ, и районъ станціи ограничился ближайшими селеніями и городкомъ Учжанъ.

Кромѣ хлѣба, изъ окрестностей вывозится сѣно, при чемъ, въ виду болотистости здѣшней почвы, урожай сѣна удается въ засушливые годы, когда въ другихъ мѣстахъ все выгораетъ. Со станціи вывозятся: бобы, пшеница, гаолянъ, чумиза, овесъ, ячмень, мука, жмыхи, немного конопляного сѣмени, немного сѣна. До 1919 г. хлѣбные грузы шли преимущественно на Эгершельдъ. Съ 1920 г.—преимущественно на Дайренъ.

Соотвѣтственно паденію торговаго значенія ст. Дуйциньшань, сократилось и количество грузовъ прибытія.

При станціи имѣются: два пакгауза площадью 300 кв. саж. и 34 участка III категоріи.

Грузооборотъ станціи за рядъ лѣтъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	88.908	57.262	196.141	108.955	6.414
Частныхъ грузовъ малой скорости	4.007.824	2.611.812	507.506	847.211	502.798
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	3.961.350	2.566.496	445.074	838.231	473.167
Сѣно	2.330	6.398	2.500	450	16.335
Остальные грузы	41.144	38.918	59.932	8.530	13.296
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	505.044	553.498	178.042	57.865	26.024
Въ томъ числѣ:					
Мануфактура	108.546	88.380	2.189	1.131	1.425
Мѣшки	60.677	54.177	8.145	2.866	4.646
Уголь каменный	54.277	82.924	—	221	500
Остальные грузы	281.544	328.017	167.708	53.647	19.453

Остальныя станціи земледѣльческаго района западной линіи *Турчиха, Хурхура, Яньтуньтунь, Сяохаоцзы, Лямадяньцзы, Сарту и Сунъ* въ коммерческой работѣ Кит. Вост. жел. дороги играютъ въ настоящее время незначительную роль.

Станціи *Сунъ, Турчиха, Хурхура и Яньтуньтунь* отправляютъ преимущественно сѣно. Количество прибывшихъ грузовъ совершенно ничтожно.

Ст. Сяохаоцзы стала отправлять сколько-нибудь значительныя количества хлѣбныхъ грузовъ съ 1917 года. Хлѣбъ на станцію поступаетъ изъ Линдяньсяня и отправляется по желѣзной дорогѣ на западъ. Кромѣ хлѣба, станція отправляетъ соду и въ небольшомъ количествѣ сѣно. Станціи Сяохаоцзы, Ламадяньцзы и Сарту окружены содовыми озерами. Сода, добываемая здѣсь, очищается на китайскихъ заводахъ и отправляется по желѣзной дорогѣ.

При станціи Сунъ имѣется 25 участковъ III категоріи.

Работа указанныхъ станцій *по отправленію* частныхъ грузовъ малой скорости характеризуется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

СТАНЦІИ.	1913	1914	1919	1920	1921
Турчиха (302 вер. отъ Харбина)	939	644	8.948	36.428	51.855
Въ томъ числѣ:					
Сѣно	450	500	4.100	35.165	51.534
Хурхура (273 вер. отъ Харбина)	1.913	1.898	26.459	13.606	51.106
Въ томъ числѣ:					
Сѣно	—	—	25.866	13.606	53.396
Яньтуньтунь (223 вер. отъ Харбина)	1.054	46	3.407	14.507	20.006
Въ томъ числѣ:					
Сѣно	—	—	—	14.507	20.000
Сяохаоцзы (198 вер. отъ Харбина)	26.850	20.693	255.865	242.382	237.347
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	261	10	171.571	163.495	191.925
Сода	24.919	19.272	68.398	18.984	28.566
Сѣно	—	...	7.211	58.510	15.492
Ламадяньцзы (169 вер. отъ Харбина)	26.566	16.103	156.397	34.664	23.616
Въ томъ числѣ:					
Сода	25.763	14.053	23.546	20.070	22.563
Сарту (149 вер. отъ Харбина)	14.570	8.476	218.189	38.527	13.333
Въ томъ числѣ:					
Сода	14.180	5.356	3.882	2.987	6.938
Сѣно	278	633	67.208	15.474	6.336
Сунъ (89 вер. отъ Харбина)	176.744	124.778	166.002	164.314	398.706
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	167.092	58.734	46.672	9.348	12.114
Сѣно	3.711	63.385	80.254	154.209	379.898
Итого	248.636	172.638	835.262	544.428	795.969

Служебныхъ грузовъ со всѣхъ указанныхъ станцій отправлено:

1913 г.	202.487	тыс. пуд.
1914 г.	118.072	» »
1919 г.	87.859	» »
1920 г.	127.321	» »
1921 г.	10.2762	» »

2. Восточная линія.

Отъ ст. Ашихэ до ст. Пограничная желѣзная дорога идетъ, пересѣкая частью рѣчныя долины, частью покрытые лѣсомъ водораздѣлы. Пересѣченный характеръ мѣстности естественно обусловливаетъ сосредоточеніе хлѣбнаго производства въ долинахъ рѣкъ, пересѣкающихъ желѣзнодорожную полосу, по рѣчнымъ же водораздѣламъ тянутся лѣсные районы. Всѣ районы восточной линіи, въ зависимости отъ преобладанія въ нихъ рода грузовъ, могутъ быть характеризованы какъ: преимущественно земледѣльческіе, лѣсные, горные.

Грузооборотъ станцій восточной линіи по отправленію и прибытію частныхъ грузовъ малой, большой и пассажирской скорости выражается въ слѣдующихъ цифровыхъ данныхъ (тысячи пудовъ):

Частные грузы.	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Всѣхъ грузовъ	11.884	9.762	10.768	14.267	19.289
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	5.549	3.555	4.242	5.232	4.890
Продукты лѣсопромышл.	4.130	2.992	3.569	4.873	8.756
Строительные матеріалы (камень, известь, кирпичъ)	1.271	2.355	2.173	3.483	5.055
Овощи	135	98	75	66	121
Продукты животноводства	129	98	139	71	63
Сахаръ	84	158	29	16	43
Остальные грузы	585	505	498	477	351
Прибыло:					
Всѣхъ грузовъ малой, большой и пассажирск. скорости	3.895	4.141	4.272	3.341	3.804

По преимущественнымъ отправкамъ тѣхъ или иныхъ изъ указанныхъ грузовъ восточная линія имѣетъ четыре преимущественно *земледѣльческихъ района*:

а) Ашихэйскій съ тяготѣніемъ къ ст. Ашихэ,
б) Тунбинсянскій » » » Упзимихэ—Имяньпо,
в) Нингутинскій » » » Хайлинъ—Муданьцзянъ,
г) Мулиньсянскій » » » Мулинь—Мацяохэ.

Хлѣбъ восточной линіи идетъ частью въ Харбинъ и на лѣсныя концессіи восточной линіи: бобы—главнымъ образомъ на Эгершельдъ, пшеница—на мельницы отъ Харбина до Владивостока и даже въ Гиринъ (гужомъ). Въ 1920 г. значительная часть хлѣба восточной линіи, до 1½ милл. пудовъ, шла на Южно-Маньчжурскую жел. дор. Однако, 1920 годъ является исключительнымъ. Въ 1921 г. вывозъ на югъ упалъ до 167 тысячъ пудовъ.

Въ сравненіи съ южной и западной линіями, хлѣбные ресурсы восточной линіи представляются незначительными. Несмотря на то, что край усиленно колонизуется за послѣдніе годы, и хлѣбные избытки растутъ, увеличенія отправокъ восточной линіей хлѣба не замѣчается. Это объясняется, съ одной стороны, тѣмъ, что уѣзды, расположенные къ югу отъ восточной линіи, тяготѣли за послѣдніе годы либо къ южной линіи, либо къ Гиринъ-Чанчунской жел. дорогѣ, а съ другой стороны, на восточной линіи колонизуются мѣста, покрытыя лѣсомъ, благодаря чему освоеніе этихъ мѣстъ переселенцами встрѣчаетъ большія трудности, чѣмъ въ степныхъ районахъ, а потому и ростъ хлѣбныхъ избытковъ этихъ районовъ происходитъ значительно медленнѣе.

Изъ всего количества хлѣбныхъ грузовъ, отправленныхъ восточной линіей, вывезено (тысячъ пудовъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
На Уссурійскую жел. дорогу	4.685.522	2.791.286	2.204.873	2.452.175	3.960.306
На Южно-Маньчжурскую жел. дорогу	60.692	33.849	557.239	1.405.570	166.725

Лѣсной районъ восточной линіи простирается отъ ст. Сяолинъ до ст. Силиньхэ. Здѣсь расположенъ цѣлый рядъ лѣсныхъ концессій, занимающихъ до 8 тысячъ квадратныхъ верстъ. Восточная линія играетъ исключительную роль въ перевозкахъ лѣса Кит. Вост. жел. дороги. Помимо удовлетворенія нуждъ Кит. Вост. жел. дор. и мѣстныхъ частныхъ рынковъ, значительное количество продуктовъ лѣсопромышленности восточной линіи вывозится въ Южную Маньчжурію и на Уссурійскую желѣзную дорогу.

По вывозу матеріаловъ и дровъ для нуждъ Кит. Вост. ж. д. и частнаго рынка наиболѣе интенсивно работали въ 1921 г. слѣдующія станціи: Шитоухэцзы—11,8 милл. пуд.; Вейшахэ—10,4 милл. пуд.; Яблоня—8,8 милл. пуд.; Мацяохэ—8,7 милл. пуд. и Лукашево—7,1 милл. пуд., дающія главную массу служебныхъ отправокъ всей восточной линіи. Станціи, отправлявшія въ прежніе годы наибольшія количества служебныхъ грузовъ съ ближайшаго къ Харбину участка Имяньпо, Маоэршань, Эрцендяньцзы, въ послѣднее время, въ виду истощенія лѣсныхъ запасовъ вблизи желѣзной дороги, сократили свою работу. Лукашево ранѣе совсѣмъ не работало, Мацяохэ имѣло незначительныя отправки. Станціи отъ Харбина до Имяньпо включительно вывозятъ преимущественно дрова, чурки, кругляки и прочій мелкій лѣсной матеріалъ. Станціи отъ Лукашево до Ханьдаохэцзы включительно отправляютъ строительный матеріалъ, брусья и крупныя бревна.

Всего *служебныхъ* грузовъ станціями восточной линіи было отправлено:

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено тысячъ пудовъ	41.876	39.883	33.430	56.147	53.984

Преимущественную часть этихъ грузовъ составляютъ дрова и лѣсныс матеріалы, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

	1917	1920	1921
Отправлено (пудовъ):			
Дровъ	21.721.551	44.238.317	42.045.046
Лѣсныхъ матеріаловъ	3.103.019	5.571.791	7.254.711
Итого	24.824.570	49.810.108	49.299.757

Въ 1921 г. усиленная перевозка служебныхъ грузовъ началась съ августа и достигла своего максимума въ октябрѣ и ноябрѣ, что отчасти объяснялось стремленіемъ вывезти всѣ заготовленные матеріалы изъ-за опасенія уничтоженія его хунхузами.

На частный рынокъ станціями восточной линіи лѣсныхъ матеріаловъ въ разныхъ видахъ было отправлено слѣдующее количество (тысячи пудовъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Лѣсные строительные метеріалы	2.322	1.860	1.781	2.403	4.162
Дрова	1.519	987	1.729	2.332	4.239
Уголь древесный	292	154	50	169	337

Такимъ образомъ, послѣдніе годы отправки лѣса и дровъ на частный рынокъ все время увеличиваются.

Болѣе детально дѣятельность и значеніе каждаго района выясняется изъ слѣдующихъ данныхъ:

Станція Ашихэ (39 верстъ отъ Харбина).

Станція расположена среди земледѣльческаго густо заселеннаго района, центромъ котораго является древній городъ Аченсянь (до 75 тыс. населенія). Аченсянь являлся раньше распредѣлительнымъ пунктомъ товаровъ для значительнаго района. Вліяніе станціи охватывало уѣзды А-ченъ-сянь, частью Бинь-сянь и даже Шуанъ-ченъ-сянь. Въ настоящее время значеніе Ашихэ упало. Кромѣ продуктовъ земледѣлія, станція отправляетъ камень, а съ сахарнаго рафинаднаго завода, расположеннаго въ верстѣ отъ станціи, грузитъ сахаръ и сахарный песокъ. Въ силу усиленной конкуренціи болѣе дешоваго привозного сахара, производство завода упало, однако, въ 1921 году замѣчается вновь оживленіе работы завода и увеличеніе отправокъ сахара.

Отправленіе хлѣбныхъ грузовъ со станціи падаетъ. Прежде, когда хлѣбъ на экспортъ шелъ, главнымъ образомъ, въ восточномъ направленіи, районъ, расположенный къ югу отъ ст. Ашихэ, тяготѣлъ къ этой станціи. Теперь, когда экспортъ направился на югъ, хлѣбъ сталъ направляться къ южной линіи, главнымъ образомъ къ Чанчуню и къ ст. Шуанченпу. Изъ хлѣбныхъ грузовъ отправляются преимущественно бобы, пшеница, мука, жмыхи, гаолянъ, чумиза. Значительно отправленіе строительныхъ матеріаловъ—камня, кирпича, песку, а также сахара, овощей, яицъ и птицы, мяса и табаку.

Грузы прибытія заключаются, главнымъ образомъ, въ «цза-хо», фушунскомъ углѣ для мѣстныхъ промышленныхъ заведеній, свеклѣ для сахарнаго завода, строительныхъ матеріалахъ.

При станціи имѣются: одинъ пакгаузъ площадью 100 кв. саж., одинъ настилъ площадью 100 кв. саж. и 34 участка III категоріи.

Работа станціи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	1.497.515	265.375	222.220	537.419	356.836
Частныхъ грузовъ малой скорости	1.499.180	1.291.055	790.106	886.325	957.979
Въ числѣ частныхъ:					
1. Хлѣбные грузы	1.047.074	931.577	522.153	570.765	401.093
2. Камень	89.865	39.637	25.050	97.370	340.683
3. Песокъ	—	—	900	119.039	42.820
4. Кирпичъ	1.000	5.600	47.600	—	28.386
5. Дрова	51.330	—	2.641	—	1.000
6. Сахаръ	79.139	152.995	28.485	15.654	42.069
7. Овощи	4.700	3.843	44.541	1.795	17.615

	1913	1914	1919	1920	1921
8. Табакъ	13.322	8.328	16.227	15.770	9.553
9. Мясо	17.516	9.734	4.082	8.159	11.472
10. Яйца	1.687	1.693	20.283	4.076	10.421
11. Птица	3.535	—	—	—	5.198
Остальные грузы	190.012	137.668	78.142	53.697	47.969
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	1.201.366	1.358.643	896.436	566.117	653.781
Въ томъ числѣ:					
Свекла	325.722	467.601	225.454	142.571	161.257
Соль	139.205	197.562	197.875	25.014	18.189
Уголь каменный	243.682	308.720	208.719	159.757	155.307
Дрова	77.000	37.152	34.894	78.857	73.100
Строительный матеріалъ	43.139	43.379	15.111	58.717	126.585
Остальные грузы	372.618	304.229	214.381	101.201	119.343

Въ районѣ станціи имѣются промышленныя заведенія: сахарный заводъ, паровая мельница, пять ханшинныхъ заводовъ, механическій маслобойный и до 25 малыхъ маслобойныхъ заводовъ, а также до 30 кирпиче-обжигательныхъ печей. Отъ станціи проведены двѣ карьерныхъ вѣтки: къ сахарному и маслобойному заводамъ.

Ст. Эрцендяньцзы—Эрдахэцзы.

Обслуживающія данный участокъ станціи Эрцендяньцзы, Сяолинъ и Эрдахэцзы по работѣ совершенно однородны.

Расположенныя въ горномъ районѣ со слабо развитымъ земледѣліемъ, онѣ являются крупными отправителями извести и камня и въ небольшомъ количествѣ дровъ. Камень и известь идутъ преимущественно въ Харбинъ, въ небольшомъ количествѣ въ Аньда и Цицикаръ. Въ виду растущаго спроса, выработка камня и извести съ каждымъ годомъ увеличивается. Значительное количество грузовъ, преимущественно лѣсныхъ матеріаловъ и древеснаго угля, уходитъ въ Харбинъ гужомъ. Со ст. Эрцендяньцзы въ Харбинъ гужомъ доставляется даже камень и известь.

Въ районѣ ст. Эрцендяньцзы имѣется до 35 обжигательныхъ печей для извести и 3 печи для кирпича. Въ районѣ ст. Эрдахэцзы—до 24 известе-обжигательныхъ печей и около 20 курилокъ угля. Въ районѣ ст. Сяолинъ разбросано до 14 известе-обжигательныхъ печей, изъ нихъ въ 1921 году 13 не работали; кромѣ того, имѣется до 20 курилокъ угля.

Имѣются участки III-й категоріи: ст. Эрцендяньцзы—34, Сяолинъ—9, Эрдахэцзы—10.

Общее количество грузовъ, отправленныхъ со станцій, выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Со ст. Эрцендяньцзы (58 в. отъ Харб.).					
Служебныхъ грузовъ	5.127.180	3.385.380	779.880	1.860.895	233.402
Частныхъ грузовъ малой скорости	329.106	1.357.297	1.613.320	2.479.841	2.804.500
Въ числѣ частныхъ грузовъ:					
Известь	183.298	425.804	673.096	668.300	1.133.985
Камень	135.700	927.584	890.300	1.808.900	1.655.600
Со ст. Сяолинъ (74 вер. отъ Харбина).					
Служебныхъ грузовъ	87.820	68.467	19.044	21.800	14.238
Частныхъ грузовъ малой скорости	45.568	46.495	72.293	108.882	87.100
Въ томъ числѣ:					
Известь	24.708	28.012	37 300	11.000	35.700
Камень	—	—	3.000	57.000	15.000
Дрова и лѣсные матеріалы	6.600	1.830	14.950	40.850	28.550
Со ст. Эрдахэцзы (84 вер. отъ Харбина).					
Служебныхъ грузовъ	—	916.350	479.050	1.307.052	1.103.559
Частныхъ грузовъ малой скорости	—	117.314	393.381	689.184	1.873.578
Въ томъ числѣ:					
Известь	—	105.231	274.200	236.081	571.556
Камень	—	6.045	64.700	396.500	1.159.350
Дрова и лѣсные матеріалы	—	5.850	28.500	45.900	77.600
Уголь древесный	—	—	3.000	4.000	51.002

Прибытіе грузовъ не велико, однако, оно значительно выросло въ 1921 г.— особенно на ст. Сяолинъ:

	1913	1914	1919	1920	1921
Прибыло:					
По ст. Эрцендяньцзы	28.373	25.189	22.304	6.072	13.179
» » Сяолинъ	7.108	2.767	7.584	7.702	41.161
» » Эрдахэцзы	—	3.048	1.905	52	3.981

Главнѣйшими грузами прибытія были,—хлѣбъ и «цза-хо».

Ст. Маоэршань—р. Новый.

Районъ этотъ по роду отправляемыхъ грузовъ является смѣшаннымъ, съ преимущественнымъ вывозомъ лѣсныхъ грузовъ и древеснаго угля. Изъ района вывозятся также камень, известь, а со ст. Маоэршань—и хлѣбные грузы.

Станціи расположены въ лѣсномъ районѣ, но за послѣдніе десять лѣтъ лѣса вблизи желѣзной дороги сильно порѣдѣли. Заготовкой лѣса обычно занимаются сами владѣльцы лѣсныхъ участковъ при помощи наемнаго труда. Заготовляютъ главнымъ образомъ—дрова, балки, жерди и уголь.

Районъ колонизируется; вырубленныя мѣста используются подъ пашню. Очевидно, и въ настоящее время имѣются нѣкоторые хлѣбные избытки, хотя еще въ незначительномъ количествѣ. Однако, въ недалекомъ будущемъ нужно ожидать увеличенія отправленія хлѣба, такъ какъ за послѣдніе годы въ районъ прибыло много переселенцевъ. Часть хлѣбныхъ избытковъ и въ настоящее время скупается скупщиками уѣзднаго города—Учансяня, частью вывозится гужомъ на югъ самими земледѣльцами.

Отправляемыя дрова идутъ въ Харбинъ, частью въ Аньда; лѣсные матеріалы направляются въ Аньда—Маньгоу.

Изъ района было отправлено грузовъ (пудовъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Служебныхъ	4.215.168	2.452.882	20.062	535.270	757.037
Частн. м. ск.	779.712	295.887	191.543	541.336	1.303.656
Въ числѣ частныхъ:					
Лѣсн. матер.	19.371	21.083	28.100	69.520	599.009
Дрова	267.100	90.707	120.300	336.000	416.350
Уголь древесн.	189.860	92.200	19.565	105.186	240.600
Известь	175.700	43.300	–	—	—
Камень	80.921	11.000	—	—	1.000

Имѣются участки III категоріи: ст. Маоэршань—12, раз. Хунхузскій—22, и раз. Новый—13.

По каждой станціи въ отдѣльности грузооборотъ выражается по отправленію въ слѣдующихъ цифрахъ (пуды):

ОТПРАВЛЕНО.	1913	1914	1919	1920	1921
Со ст. Маоэршань (94 в. отъ Харб.).					
Служебныхъ	4.175.747	2.429.334	13.005	520.503	729.228
Частн. м. ск	590.181	189.775	134.024	185.062	443.853
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные	33.295	30.211	10.303	5.835	30.103
Лѣсн. матер.	12.021	5.444	17.150	48.225	242.716
Дрова	170.090	60.092	93.350	130.300	152.300
Уголь древ	98.260	34.200	5.500	500	10.800
Камень	80.921	11.000	—	—	—
Известь	175.700	43.300	—	—	—
Р. Хунхузскій (104 в. отъ Харб.)					
Служебныхъ	—	—	5.557	5.068	24.304
Частныхъ м. ск.	—	—	32.315	180.360	338.972
Въ томъ числѣ:					
Лѣсн. стр. матер.	—	—	7.300	13.874	141.390
Дрова	—	—	20.450	157.700	161.700
Уголь древесный	—	—	4.500	8.500	35.300
Р. Новый (115 в. отъ Харб.).					
Служебныхъ	40.168	23.548	1.500	9.700	3.505
Частн. м. ск.	189.531	106.112	25.204	175.914	520.831
Въ числѣ частныхъ:					
Лѣсн. стр. матер.	7.350	15.639	3.650	7.421	214.903
Дрова	88.010	30.615	6.500	48.000	102.350
Уголь древесн.	91.600	59.000	14.000	104.400	194.500

Въ районъ прибыло частныхъ грузовъ малой скорости:

1913	61.503 пуд.
1914	25.845 »
1919	7.412 »
1920	2.531 »
1921	27.303 »

Прибываютъ главнымъ образомъ «цза-хо» и пищевые продукты.

При ст. Маоэршань работаютъ два ханшинныхъ завода и одинъ кирпичный.

Ст. Уцзими—Имяньпо.

Со ст. Уцзими начинается земледѣльческій районъ Тунъ-бинь-сянскаго уѣзда (бассейнъ рѣки Маянхэ), который желѣзная дорога обслуживаетъ тремя станціями: Уцзими, Уцзимихэ и Имяньпо, отправляющими также и продукты лѣсопромышленности.

Въ районѣ ст. Имяньпо расположены лѣсныя концессіи—Бр. Скидельскихъ и Ковальскаго. Со всѣхъ станцій района отправляются въ значительномъ количествѣ лѣсные матеріалы, выработка которыхъ увеличивается, и, надо ожидать, еще возрастетъ въ будущемъ. Дрова идутъ, главнымъ образомъ, въ Харбинъ, чурки для спичекъ и рудничныя стойки—на Чанчунь. Значительная часть грузовъ въ 1920 году шла гужомъ: хлѣбъ на Чанчунь, лѣсные матеріалы, доски, дрова—въ Харбинъ и даже на Аньда.

Станція Имяньпо наилучше оборудована; при ней находится большой поселокъ; станція является оживленнымъ пунктомъ съ развитой торговлей и значительнымъ количествомъ промышленныхъ предпріятій. Со станціи проведены двѣ желѣзнодорожныя вѣтки на концессіи: на югъ—Скидельскаго (2 версты) и на сѣверъ—Ковальскаго.

Въ будущемъ надо ожидать дальнѣйшаго значительнаго развитія хлѣбнаго оборота ст. Уцзимихэ, несмотря на вышеуказанныя преимущества ст. Имяньпо, ибо ст. Уцзимихэ соединена наиболѣе удобнымъ и короткимъ путемъ съ центромъ земледѣльческаго района—уѣзднымъ городомъ Тунбиньсянемъ. Работа ст. Имяньпо также растетъ, главнымъ образомъ за счетъ роста отправокъ лѣса, отчасти хлѣба. Станція Уцзими въ отправкѣ хлѣбныхъ грузовъ не имѣетъ значенія. Общее отправленіе ея значительно увеличилось въ 1921 году вслѣдствіе усиленія отправокъ лѣса.

Значительный притокъ переселенцевъ въ послѣдніе годы даетъ основаніе ожидать роста грузооборота станцій даннаго района. Внѣшнимъ выраженіемъ этого является осуществленное въ 1922 г. образованіе новаго колонизаціоннаго уѣзда съ центромъ въ поселкѣ при ст. Уцзимихэ; къ этому уѣзду должны отойти южная часть Тунбинсянскаго и сѣверная—Учансянскаго уѣздовъ.

Промышленныя предпріятія сосредоточены на ст. Имяньпо, гдѣ имѣются: паровая мельница, заводы—пивоваренный, стекольный, водочный, два ханшинныхъ, два механическихъ маслобойныхъ и пять мелкихъ маслобойныхъ. При ст. Уцзимихэ имѣется лишь маслобойный и ханшинный заводы китайскаго типа и при ст. Уцзими—небольшой кирпичный заводъ.

При станціяхъ имѣется: Уцзими—16 участковъ III категоріи, Уцзимихэ два пакгауза площадью 300 кв. саж. и 34 участка III категоріи, Имяньпо одинъ пакгаузъ площадью 100 кв. саж. и 24 участка III категоріи.

На частный рынокъ станціями отправлено:

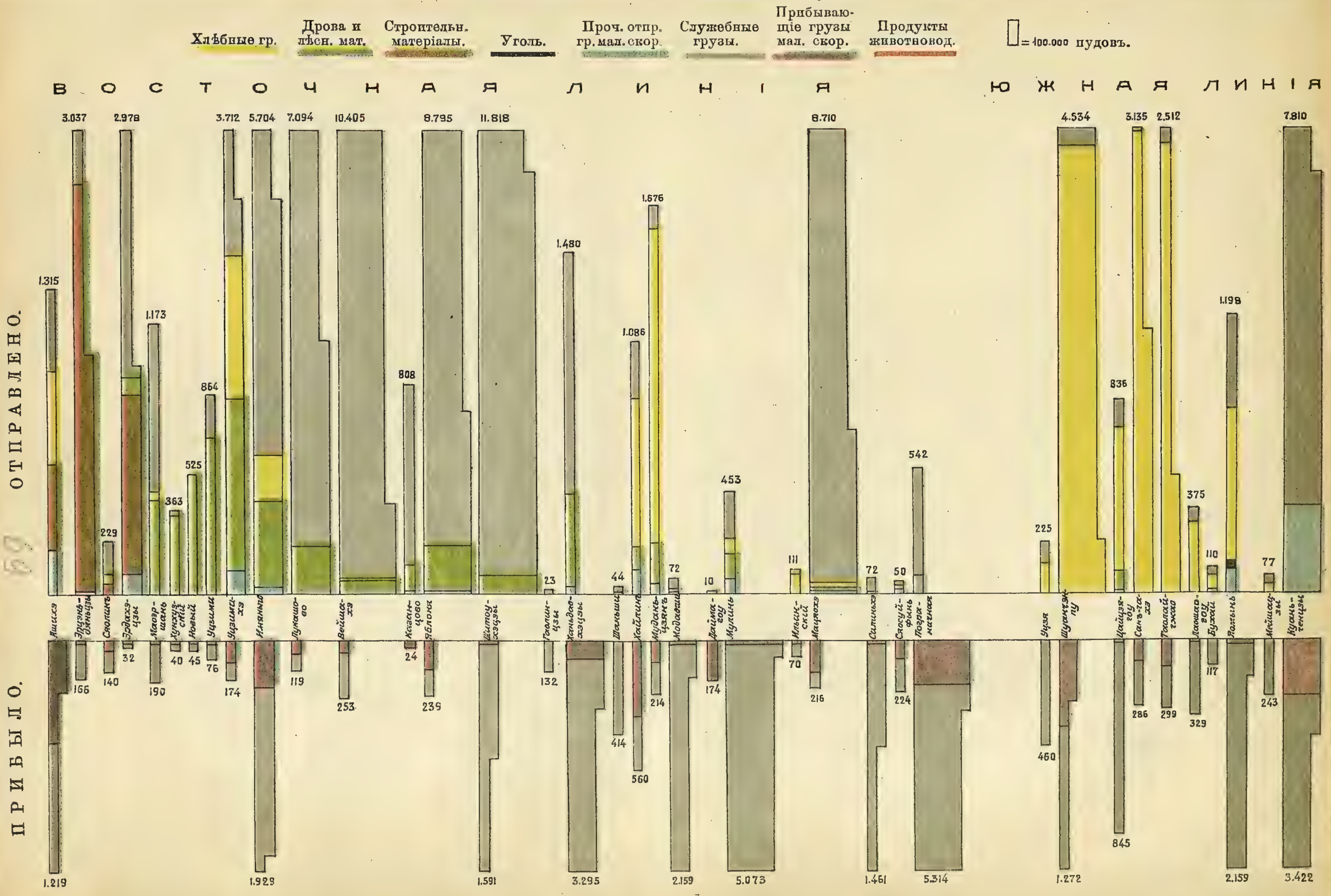
Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Хлѣбныхъ грузовъ	1.654.449	1.092.790	1.207.487	1.144.341	1.926.855
Дровъ	984.208	783.529	648.705	1.331.614	2.744.234
Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ	73.671	35.007	122.174	408.972	613.443

Работа отдѣльныхъ станцій характеризуется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

Отправлено (пудовъ):	1913	1914	1919	1920	1921
Со ст. Уцзими (124 в. отъ Харбина).					
Служебныхъ	281.272	127.482	5.084	10.066	188.540
Частныхъ грузовъ малой скорости	304.343	174.967	187.931	218.087	675.453
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	54.617	1.372	134.516	—	3.034
Лѣсные матеріалы	7.034	—	6.423	117.811	230.172
Дрова	162.440	150.095	43.650	77.750	415.500
Уголь древесный	78.860	18.503	—	10.500	2.000
Со ст. Уцзимихэ (133 в. отъ Харбина).					
Служебныхъ	45.975	21.854	53.703	533.098	783.360
Частныхъ малой скорости	1.564.173	1.031.561	850.800	1.427.869	2.928.850
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные	1.235.705	847.470	648.178	862.232	1.316.769
Дрова	316.045	227.035	138.653	395.325	1.401.600
Лѣсные матеріалы	3.600	1.225	60.278	146.823	184.446
Со ст. Имяньпо (153 в. отъ Харбина).					
Служебныхъ	8.774.561	6.500.554	3.004.219	3.894.544	3.898.680
Частныхъ малой скорости	1.068.612	776.483	1.047.231	1.390.149	1.804.608
Въ числѣ частныхъ:					
Дрова	505.723	406.399	466.402	858.539	927.134
Лѣсные	63.037	33.782	45.473	144.338	198.825
Хлѣбные	364.127	243.948	424.793	282.109	607.042

Діаграмма № 58.

Работа станцій К. В. ж. д. въ тысячахъ пудовъ за 1921 г.



	1913	1914	1919	1920	1921
Изъ нихъ:					
Жмыхи	6.056	69.049	72.512	48.994	136.312
Мука	3.409	11.469	27.039	27.730	10.439
Пиво	82.143	60.718	3.062	1.431	2.312
Бутылки	15.809	8.298	6.091	6.761	14.521
Прибыло:					
На ст. Уцзими	58.534	14.048	13.477	2.691	9.348
» » Уцзимихэ	60.054	117.463	88.621	32.791	89.386
» » Имяньпо	307.789	264.762	235.296	300.112	396.046

Прибытіе грузовъ въ 1921 году значительно увеличилось на всѣхъ станціяхъ; наибольшее количество грузовъ прибываетъ на ст. Имяньпо, имѣющую при себѣ большой поселокъ и представляющую значительный торговый и промышленный пунктъ. Прибываетъ главнымъ образомъ «цза-хо»; на ст. Имяньпо подвозится въ значительномъ количествѣ зерно для мельницъ и заводовъ ханшинныхъ и пивовареннаго, на Уцзимихэ—мѣшки.

Лукашево—Сандаводи.

Районъ поставляетъ грузы исключительно лѣсопромышленные. Лишь нѣкоторыя станціи, расположенныя вблизи границъ земледѣльческихъ районовъ (Лукашево, Вейшахэ, Ханьдаохэцзы), отправляютъ нѣкоторое количество хлѣбныхъ грузовъ.

Въ районѣ расположены концессіи крупнѣйшихъ предпринимателей:

1. Р. Лукашево—Вейшахэ—концессія Скидельскаго.
2. Р. Яблоня и ст. Ханьдаохэцзы—концессіи Ковальскаго.
3. Вблизи ст. Шитоухэцзы—лѣсная концессія Бр. Шевченко и Слинкина, а также «Восточная лѣсная концессія О-ва Кит. Вост. жел. дороги».

Изъ района вывозятся дрова, шпалы и строительные матеріалы для нуждъ дороги и частнаго строительства; доски во Владивостокъ для экспорта моремъ и бревна, балки, доски, шпалы, чурки и рудничныя стойки въ Южную Маньчжурію.

На концессіяхъ имѣются лѣсопильные заводы.

Уголь древесный выжигается исключительно китайскими переселенцами, которые занимаются также огородничествомъ.

Изъ района было отправлено служебныхъ грузовъ (тыс. пудовъ):

1913 г. . . . . 20.909.437 1919 г. 24.625.730
1914 » . . . . 20.915.181 1920 » 40.939.269
1921 г. 36.997.090

Изъ служебныхъ грузовъ большую часть составляютъ дрова и лѣсные матеріалы, которыхъ райономъ было отправлено: въ 1920 г.—40.545 тыс. пуд., въ 1921 г.—36.565 тыс. пудовъ.

На частный рынокъ райономъ отправлялось (пудовъ):

Наименованіе грузовъ	1913	1914	1919	1920	1921
Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ	1.826.548	1.324.675	1.069.242	1.383.914	2.393.492
Дровъ	197.439	102.256	822.062	597.342	1.005.355
Угля древеснаго	12.340	29.877	21.812	2.837	15.148

Изъ станцій района наиболѣе значительной является Ханьдаохэцзы, имѣющая при себѣ большой поселокъ, гдѣ сосредоточено нѣсколько промышленныхъ заведеній: четыре водочныхъ завода, одинъ пивоваренный и одна мукомольная мельница, работающая для мѣстныхъ нуждъ. Отъ станціи къ концессіи Ковальскаго проложенъ подъѣздной путь протяженіемъ въ 7 верстъ, далѣе на 9 верстъ идетъ дековилька. При станціи Шитоухэцзы имѣются – маслобойный и ханшинный заводы. Отъ станціи на концессію К. В. ж. д. проложена желѣзнодорожная вѣтка, протяженіемъ 35 верстъ съ тупиками на 15 и 23 верстѣ.

Имѣются участки III категоріи: на р. Лукашево—7, Вейшахэ—18, Казанцево—12, Яблоня—8, Шитоухэцзы—2, Гаолиньцзы—3, Ханьдаохэцзы—11, Сандаводи—35.

Отдѣльными станціями даннаго района было отправлено грузовъ:

Наименованіе станцій и грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Р. Лукашево. (162 версты отъ Харбина).					
Служебныхъ	—	—	6.373.248	10.893.744	6.268.388
Частныхъ м/с.	—	—	94.606	474.709	826.183
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные	—	—	44.000	299.338	426.343
Дрова	—	—	23.350	166.606	380.400
Р. Самохвалово. (171 вер. отъ Харбина).					
Служебныхъ	11.149	13.293	116.050	1.656.450	520
Частныхъ м/с.	1.309	2.375	54.650	—	5
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные	—	—	37.750	—	—
Дрова	1.220	2.250	14.000	—	—
Ст. Вейшахэ. (181 верста отъ Харбина).					
Служебныхъ	6.092.461	8.334.442	7.434.122	12.100.967	9.909.553
Частныхъ м/с.	609.376	376.714	447.650	381.943	494.539
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные	538.409	339.620	194.454	304.478	178.603
Дрова	50.270	28.660	237.775	40.050	254.100

Наименованіе станцій и грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Р. Казанцево (191 в. отъ Харбина).					
Служебныхъ	—	—	66.623	507.935	784.830
Частныхъ м/с.	—	—	97.700	49.750	122.636
Въ томъ числѣ:					
Дрова	—	–	64.800	44.700	108.700
Лѣсные строительные матеріалы	—	—	32.900	4.800	3.600
Р. Яблоня (200 в. отъ Харбина).					
Служебныхъ	8.666.279	6.609.845	6.135.557	6.022.806	7.701.411
Частныхъ м/с.	571.606	793.080	376.601	635.268	1.094.284
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строительные матеріалы	437.844	714.688	321.510	564.532	1.009.196
Дрова	97.266	32.576	31.750	47.590	72.150
Ст. Шитоухэцзы (210 в. отъ Харб).					
Служебныхъ	2.966.351	4.363.356	4.018.811	9.155.077	11.255.095
Частныхъ м/с.	668.151	175.423	441.132	338.078	562.862
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные	598.644	117.851	18.200	43.992	370.413
Дрова	45.750	37.270	418.050	290.896	176.580
Ст. Гаолиньцзы (234 в. отъ Харбина).					
Служебныхъ	883.460	574.530	20.373	14.679	23.162
Частныхъ	26.332	32.266	85	—	11
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные строительные матеріалы	21.761	30.345	—	—	—
Ст. Ханьдаохэцзы (255 в. отъ Харб.).					
Служебныхъ	1.251.596	561.619	457.984	576.321	1.039.442
Частныхъ	287.378	152.842	372.739	159.915	441.412
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные матеріалы	214.996	106.660	317.011	123.418	387.784
Дрова	1.434	—	17.087	6.750	13.425
Водочныя издѣлія	24.249	16.844	8.660	7.848	12.860
Р. Сандаводи (265 в. отъ Харбина).					
Служебныхъ	1.038.141	458.096	2.962	11.290	14.689
Частныхъ м/с.	19.895	11.784	26.383	43.356	18.157
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные матеріалы	14.894	7.871	16.383	43.356	17.553
Дрова	1.500	1.500	8.500	—	—

Въ районъ прибыло грузовъ (пудовъ).

	1913	1914	1919	1920	1921
Частныхъ малой скорости	789.760	693.393	651.511	818.303	609.219
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	567.563	495.357	477.013	626.489	412.692

Станція Шаньши—разъѣздъ Эхо.

Въ сферу вліянія станцій даннаго района (Шаньши, Хайлинъ, Муданьцзянъ) входитъ Нингутинскій земледѣльческій районъ, расположенный въ бассейнѣ рѣки Муданьцзянъ. Подвозъ грузовъ совершается, какъ водой по рѣкѣ Муданьцзянъ, по которой грузы идутъ къ станціи Муданьцзянъ на джонкахъ изъ Нингуты, такъ и по трактамъ: изъ Нингуты въ Хайлинъ; изъ Сансина въ Хайлинъ или Муданьцзянъ (движеніе по этому тракту незначительно изъ-за длинной и трудной дороги); наконецъ, изъ Нингуты въ Муданьцзянъ.

Всего на частный рынокъ изъ даннаго района грузовъ малой скорости вывезено (пудовъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Хлѣбныхъ грузовъ	2.615.844	1.368.582	2.130.430	3.206.474	2.102.930
Лѣсныхъ матеріаловъ	187.714	158.001	374.893	417.473	107.176

Отмѣчаемое данными таблицы паденіе количества отправокъ района объясняется отвлеченіемъ грузовъ на югъ, преимущественно на Гиринъ, и сокращеніемъ, по этой же причинѣ, подвоза хлѣба гужемъ изъ Нингуты, увеличеніемъ китайскихъ пошлинъ, а главное развитіемъ въ районѣ хунхузничества, повидимому повлекшаго даже сокращеніе посѣвной площади района; имѣлъ значеніе и недородъ хлѣбовъ въ 1921 году.

Хлѣбные грузы по желѣзной дорогѣ идутъ преимущественно на востокъ, за исключеніемъ пшеницы, которая отправляется и на западъ. Кромѣ хлѣбныхъ грузовъ, районъ отправляетъ изъ расположенныхъ вблизи станцій Шаньши и Хайлинъ лѣсныхъ концессій (Японскаго Т-ва и Модаошинскаго Т-ва) лѣсные строительные матеріалы, идущіе на Харбинъ и Чанчунь.

Изъ промышленныхъ предпріятій имѣются: при станціи Хайлинъ—паровая мельница, три маслобойки и электрическая станція; при ст. Муданьцзянъ—механическій маслобойный заводъ, ханшинный заводъ, до десяти простыхъ маслобоекъ; въ 1921 году строились лѣсопильный заводъ и паровая мельница; при ст. Шаньши—одинъ маслобойный заводъ.

На станціи Хайлинъ дѣйствуютъ три подъѣздныхъ пути-дековильки: одинъ къ мельницѣ Юсунхо, второй—на лѣсную концессію и третій—къ складамъ Зынханшуна.

При станціяхъ имѣются: Хайлинъ—1 пакгаузъ площадью 100 кв. саж. и 31 уч. III категоріи, Шаньши—11 участковъ III категоріи, Муданьцзянъ—2 пакгауза площадью 225 кв. саж. и 30 участковъ III категоріи, Эхо—21 уч. III категоріи.

Отправлено.	1913	1914	1919	1920	1921
Со ст. Шаньши (285 верстъ отъ Харбина):					
Служебныхъ	28.491	20.211	20.131	6.747	32.769
Частныхъ малой скорости	28.449	6.720	63.203	36.990	11.017
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные	22.562	474	17.963	35.102	2.928
Лѣсные матеріалы	—	—	43.959	—	3.725
Со ст. Хайлинъ (313 верстъ отъ Харбина):					
Служебныхъ	83.089	28.403	46.268	217.175	231.072
Частныхъ грузовъ малой скорости	1.651.846	896.244	1.154.590	1.442.440	855.282
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	1.460.328	716.607	943.805	1.251.959	740.894
Лѣсные матеріалы	123.930	142.384	175.529	155.063	92.920
Ст. Муданьцзянъ (332 верстъ отъ Харбина:					
Служебныхъ	60.233	10.524	78.966	52.262	98.081
Частныхъ малой скорости	1.204.673	665.482	1.370.925	2.150.428	1.577.071
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	1.136.960	644.063	1.140.178	1.872.675	1.357.969
Лѣсные матеріалы	52.153	8.454	153.389	249.380	187.644
Р. Эхо (339 верстъ отъ Харбина):					
Служебныхъ	756.183	106.459	13.443	10.979	16.709
Частныхъ малой скорости	30.851	25.643	45.608	57.701	17.930
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	5.994	4.438	28.484	46.748	1.139
Лѣсные матеріалы	7.881	7.163	1.016	4.000	3.798

Станціи *Муданьцзянъ* и *Хайлинъ* отправляютъ значительныя количества хлѣба. Вмѣстѣ со станціями Уцзимихэ и Ашихэ онѣ являются наиболѣе важными по отправкамъ хлѣба съ восточной линіи. Черезъ эти станціи снабжаются нингутинской пшеницей мельницы отъ Харбина до Владивостока.

Ст. Шаньши, расположенная на западной окраинѣ даннаго хлѣбнаго района, почти никакой погрузки не имѣетъ. Небольшія хлѣбныя отправки за прошлые годы носили случайный характеръ и производились хайлинскими отправителями. Избытки хлѣба въ районѣ станціи вывозятся гужомъ въ Хайлинъ и Нингуту.

Прибытіе частныхъ грузовъ малой скорости выразилось (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
На ст. Шаньши	5.078	3.789	1.291	1.549	1.335
На ст. Хайлинъ	507.036	373.677	431.475	231.420	325.359
На ст. Мудяньцзянъ	51.919	187.962	58.376	54.836	84.305
На р. Эхо	65.888	55.789	11.757	7.385	5.946

Прибытіе грузовъ въ 1921 году значительно увеличилось по сравненію съ 1920 годомъ. Грузами прибытія являются преимущественно предметы питанія и «цза-хо».

Ст. Мадаоши-Даймагоу.

Желѣзнодорожными центрами этого лѣсного района являются станціи Мадаоши и Даймагоу. Значительныя разработки лѣса въ районѣ происходили въ 1913—1914 гг. Въ настоящее же время изъ района вывозится немного хлѣба и лѣсныхъ матеріаловъ.

При ст. Модаоши имѣются 14 уч. III категоріи, при ст. Даймагоу—10.

Прежняя работа станцій и современная ихъ дѣятельность характеризуется слѣдующими цифрами:

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Со ст. Мадаоши (354 вер. отъ Харбина):					
Служебныхъ	299.375	171.960	7.298	48.556	45.932
Частныхъ малой скорости	185.279	138.022	14.354	2.212	26.263
Въ числѣ ихъ:					
Хлѣбные	1.300	1.428	1.276	1.301	200
Известь	6.592	5.620	—	—	—
Лѣсной матеріалъ	173.608	129.493	11.650	—	21.713
Ст. Даймагоу (378 вер. отъ Харбина):					
Служебныхъ	1.747.197	538.296	26.443	7.814	6.414
Частныхъ малой скорости	26.459	18.348	—	—	4.205
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	1.757	2.536	—	—	—
Лѣсные	18.094	—	—	—	—
Прибыло:					
На ст. Мадаоши	42.864	43.298	29.255	9.787	20.792
На ст. Даймагоу	31.765	21.599	2.013	6.116	5.218

Прибывающіе грузы состоятъ преимущественно изъ предметовъ питанія и «цза-хо».

Станціи Мулинь—Мацяохэ.

Бассейнъ рѣки Мулинхэ обслуживаютъ три станціи: Мулинь, разъѣздъ Ильинскій и Мацяохэ. Районъ прорѣзанъ гужевыми путями: Нингута—Ми-шань-сянь (черезъ Му-линь-сянь) и Ми-шань-сянь—Санчагоу (черезъ Мацяохэ). Главными грузами являются лѣсъ и хлѣбъ. Лѣсъ вывозится изъ находящихся въ районѣ лѣсныхъ концессій—бр. Поповыхъ у ст. Мацяохэ и Черкасова у ст. Мулинь. Отсюда идетъ для надобностей Кит. Вост. жел. дор. громадное количество служебныхъ грузовъ, состоящихъ почти исключительно изъ лѣсныхъ матеріаловъ. Особенный ростъ служебныхъ отправокъ даетъ ст. Мацяохэ, погрузившая въ 1920 г. 8,4 милл. пудовъ, противъ 35 тыс. пуд. въ 1913 году, и снабжающая восточный участокъ Кит. Вост. жел. дор. и Уссурійскую желѣзную дорогу.

Хлѣбные грузы идутъ изъ четырехъ хлѣбосборныхъ пунктовъ: Мулина, уѣзднаго города Мулиньсяня, Мацяохэ и расположеннаго на р. Мулинхэ къ сѣверо-востоку отъ желѣзнодорожной линіи (въ 40—50 верстахъ отъ ст. Мацяохэ) населеннаго корейцами селенія Памятуня.

Всего изъ района станціями было отправлено (пудовъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Служебныхъ грузовъ	407.521	363.546	728.244	4.214.182	8.661.442
Частныхъ грузовъ малой скорости	248.224	202.192	513.236	316.398	612.083
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	103.808	74.971	304.250	209.580	310.154
Лѣсные матеріалы	12.848	23.555	180.324	74.201	195.828
Овощи	106.281	84.134	8.456	18.937	68.500

Изъ указаннаго количества служебныхъ грузовъ было отправлено.

Наименованіе грузовъ.	1917	1920	1921
Дровъ	321.126	3.294.250	8.063.900
Лѣсныхъ матеріаловъ	281.290	784.098	516.065
Итого	602.416	4.078.348	8.579.965

Хлѣбъ идетъ, главнымъ образомъ, на востокъ; пшеница вывозится въ Уссурійскій край на Никольскія и Владивостокскія мельницы; бобы, за покрытіемъ потребности мѣстныхъ и сяосуйфынскихъ маслобоекъ, экспортируются черезъ Эгершельдъ. Часть хлѣба уходитъ гужомъ къ Нингутѣ, а также по рѣкѣ Мулинхэ сплавляется на Иманъ (изъ уѣзда Ми-шань-сянь). Развитіе района сильно замедляется хунхузничествомъ, которое за послѣдніе годы нашло здѣсь благопріятную почву, въ связи съ распространеніемъ макосѣянія.

Ст. Мулинь (402 в. отъ Харбина), расположенная въ 9 верстахъ отъ уѣзднаго города Мулиньсяня, собираетъ хлѣбные грузы, главнымъ образомъ, изъ этого уѣзда. Въ прежнія годы грузы прибывали на станцію и изъ западной части Мишаньсянскаго уѣзда, теперь же притокъ ихъ отсюда, въ виду развившагося отправленія хлѣба на Иманъ, почти совершенно прекратился. Хлѣбъ со станціи Мулинь отправляется, главнымъ образомъ, на востокъ; лѣсные грузы (съ концессіи Черкасова) идутъ на Чанчунь и Харбинъ.

Отъ станціи проложена къ концессіи Черкасова дековилька на 3 версты; при станціи имѣются два маслобойныхъ завода.

При станціи имѣются 8 участковъ III-й категоріи.

Разъѣздъ Ильинскій (413 в. отъ Харбина), расположенъ въ 1½ верстахъ отъ города Мулиньсяня. До 1915 года разъѣздъ этотъ былъ приписанъ къ ст. Мулинь, и его работа не учитывалась отдѣльно. Работа разъѣзда возрастаетъ параллельно съ развитіемъ Мулиньсяня. Трактами черезъ Мулиньсянь разъѣздъ Ильинскій связанъ съ Нингутой и Мишаньсянемъ. Разъѣздъ отправляетъ: пшеницу (Никольскъ и Владивостокъ), бобы (Пограничная и Владивостокъ), лѣсъ (Пограничная).

Въ окрестностяхъ разъѣзда Ильинскаго имѣется известковая гора и предполагаются залежи золота, желѣза, угля. Въ гор. Мулиньсянѣ работаетъ нѣсколько китайскихъ маслобоекъ, ханшинныхъ заводовъ и примитивныхъ мельницъ.

При разъѣздѣ имѣется 10 учасковъ III-й категоріи.

Ст Мацяохэ, (433 в. отъ Харбина), стоящая на гужевомъ пути Мишаньсянь—Пограничная—Санчагоу отправляетъ громадное количество служебныхъ грузовъ—дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ—въ Харбинъ и Пограничную. Въ виду развитія при станціи поселка, увеличивается прибытіе грузовъ. При станціи имѣтся 3 маслобойки и ханшинный заводъ. Китайскими фирмами предполагались къ открытію—паровая мельница и механическій маслобойный заводъ.

Въ районѣ ст. Мацяохэ имѣются залежи каменнаго угля и золотые розсыпи. Въ 120 верстахъ къ сѣверу залегаютъ пласты прекраснаго по качеству угля. Частные предприниматели обратили на него вниманіе и лѣтомъ 1921 г. производили изысканія по соединенію ст. Мацяохэ вѣткой съ указаннымъ мѣсторожденіемъ.

При станціи имѣется 10 участковъ III-й категоріи.

Работа станцій по отправленію грузовъ характеризуется слѣдующими цифрами (въ пудахъ).

	1913	1914	1919	1920	1921
Со ст. Мулинь.					
Служебныхъ грузовъ	372.142	321.103	321.246	188.830	204.000
Частныхъ малой скорости	189.289	151.675	190.235	56.637	249.303
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные	65.863	48.811	132.529	29.933	63.946
Лѣсные матеріалы	2.848	10.800	32.229	1.550	112.428
Овощи	101.172	73.358	7.328	16.134	65.181

	1913	1914	1919	1920	1921
Раз. Ильинскій.					
Служебныхъ	—	—	1.670	7.841	17.521
Частныхъ малой скорости	—	—	19.727	47.004	93.095
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные	—	—	14.732	35.586	81.056
Лѣсной строительный матеріалъ	—	—	2.227	1.000	5.000
Дрова	—	—	—	6.300	—
Ст. Мацяохэ.					
Служебныхъ	35.379	48.443	405.328	4.017.511	8.439.915
Частныхъ малой скорости	58.935	50.517	303.274	212.756	269.685
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные	37.945	26.160	157.349	144.001	165.152
Лѣсные матеріалы	12.000	12.755	88.618	63.851	76.500
Дрова	—	—	50.250	1.500	1.900

Прибыло частныхъ грузовъ малой скорости на станціи (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Мулинь	201.615	214.544	144.433	84.255	90.736
Раз. Ильинскій	—	—	20.659	7.177	8.565
Мацяохэ	36.454	34.147	105.575	92.622	140.596

Прибываютъ, главнымъ образомъ, хлѣбные, а также сборные грузы.

Станціи Тайпинлинъ—Пограничная.

Приграничный районъ расположенъ на пути гужевого движенія—Мишаньсянь, Мацяохэ, Пограничная—Санчагоу. Горно-лѣсная мѣстность даетъ для отправленія по желѣзной дорогѣ незначительное количество грузовъ, главнымъ образомъ, лѣса и камня.

Изъ района по желѣзной дорогѣ станціями было отправлено (пудовъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Служебныхъ грузовъ	2.043.640	3.866.590	2.659.766	1.642.860	80.564
Частныхъ грузовъ малой скорости	687.004	1.076.013	213.350	208.379	136.662
Въ числѣ частныхъ:					
Лѣсные матеріалы и дрова	20.700	167.621	83.520	19.750	14.103
Кирпичъ	62.400	42.500	14.000	10.000	24.000
Камень	489.865	693.964	1.018	69	142
Хлѣбные	27.867	33.645	15.128	16.186	8.188

Камень въ 1913 и 1914 гг. отправлялся на постройку Амурской желѣзной дорогѣ; съ окончаніемъ ея вывозъ камня прекратился.

Ст. Тайпинлинъ (454 версты отъ Харбина) совершенно не ведетъ грузовой работы. Поэтому имѣющіеся при станціи 5 участковъ III-й категоріи пустуютъ.

Ст. Силиньхэ, (469 верстъ отъ Харбина) хотя и расположена въ районѣ лѣсной концессіи бр. Скидельскихъ, но частныхъ отправокъ лѣсныхъ грузовъ въ послѣдніе годы даетъ ничтожное количество; въ прежніе годы вывозился камень. Отправляется значительное количество служебныхъ грузовъ на ст. Пограничная. Прибывающіе на ст. Силиньхэ грузы предназначаются для концессіи.

При станціи имѣется 5 участковъ III-й категоріи.

Ст. Сяосуйфынъ (489 верстъ отъ Харбина) расположена въ центрѣ маковыхъ посѣвовъ, вслѣдствіе чего является центромъ хунхузничества. Поборы хунхузовъ являются для хозяйства непосильной тяжестью, и торгово-промышленная жизнь станціоннаго района замираетъ. За два послѣдніе года число торговыхъ фирмъ китайскаго поселка при ст. Сяосуйфынъ сократилось съ 50—60 до 30; только что открытыя въ этомъ году маслобойки вынуждены закрыться. Рисовые посѣвы почти совершенно изчезли (съ 400 шанъ два года тому назадъ сократилась въ 1921 году до 10—20 шанъ).

Въ настоящее время станція отправляетъ незначительное количество кирпича, песка, глины, дровъ. Въ 1913—14 гг. камень отправлялся на постройку Амурской желѣзной дороги; съ прекращеніемъ спроса прекратилась и ломка гранита. Изъ промышленныхъ предпріятій при станціонномъ поселкѣ имѣется четыре маслобойки, въ настоящее время не работающія. Прибываетъ мука, немного сборнаго груза.

При станціи имѣется 10 участковъ III-й категоріи.

Работа станцій—Тайпинлинъ, Силиньхэ и Сяосуйфынъ характеризуется слѣдующимъ оборотомъ частныхъ грузовъ малой скорости (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Ст. Тайпинлинъ.					
Служебныхъ грузовъ	41.054	48.016	6.280	2.942	1.525
Частныхъ грузовъ малой скорости	50	9.199	56	—	—
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные	—	9.017	—	—	—
Ст. Силиньхэ.					
Служебныхъ грузовъ	1.860.502	3.426.504	2.645.113	1.556.023	58.496
Частныхъ грузовъ малой скорости	142.263	408.818	62.480	22.092	14.036
Въ томъ числѣ:					
Лѣсные	2.700	151.271	28.020	17.750	11.103
Дрова	18.000	3.600	29.250	—	—
Камень	114.304	248.211	—	—	—
Ст. Сяосуйфынъ.					
Служебныхъ грузовъ	142.084	39.070	8.173	62.495	5.972
Частныхъ грузовъ малой скорости	450.629	577.551	62.001	28.679	43.729
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	4.726	11.354	9.116	4.259	2.733
Кирпичъ	62.400	42.500	14.000	10.000	24.000
Дрова	—	906	22.000	2.000	—
Камень	375.561	445.753	1.018	69	142
Прибыло:					
На ст. Тайпинлинъ	3.232	4.183	9	—	121
» » Силиньхэ	121.266	114.058	92.641	83.561	38.000
» » Сяосуйфынъ	43.535	75.877	159.406	82.555	80.432

Станція Пограничная (512 верстъ отъ Харбина).

Станція является конечнымъ восточнымъ пунктомъ Китайской Восточной жел. дор. Здѣсь находятся Китайская и Русская таможни. Для грузовъ, идущихъ гужомъ, пограничнымъ перевалочнымъ пунктомъ является Санчагоу— въ 30—40 верстахъ къ югу отъ Пограничной.

При станціи имѣется довольно значительный и быстро растущій поселокъ съ развитой торговлей, носящей въ значительной мѣрѣ контрабандный характеръ.

Изъ промышленныхъ заведеній при станціи имѣются: пивной заводъ, паровая мельница Кооператива служащихъ Китайской Восточной жел. дор. (въ 1921 г. не работала), винно-очистительный заводъ, два квасныхъ завода, электрическая станція. Въ 1½ верстахъ отъ русскаго поселка находится общественная бойня, гдѣ производится лѣтомъ убой скота мѣстными скотопромышленниками.

При станціи имѣются 3 участка III-й категоріи.

Болѣе детально работа и значеніе станціи Пограничной рисуется слѣдующими цифрами:

Наименованіе грузовъ.	1913.	1914.	1919.	1920	1921.
	П	У	Д	О	В Ъ.
Отправлено:					
Служебныхъ	124.589	108.595	352.480	258.770	464.175
Частныхъ малой скорости	94.062	80.445	86.521	157.609	78.597
Въ томъ числѣ.					
Хлѣбные	91.130	21.350	5.615	11.664	5.105
Бакалейные	16.144	18.260	53.717	16.305	3.759
Остальные	58.788	40.835	28.189	129.640	69.733
Итого	94.062	80.445	86.521	157.609	78.597
Прибыло:					
Служебныхъ	745.870	2.509.062	1.570.238	4.238.951	4.183.675
Частныхъ малой скорости	234.573	489.504	1.238.313	919.750	1.130.787
Въ томъ числѣ.					
Хлѣбные	100.090	153.309	913.216	617.294	583.196
Лѣсные	11.011	72.874	29.938	18.750	94.778
Дрова	—	700	37.250	1.000	10.500
Кирпичъ	—	44.500	15.800	10.100	24.000
Мясной товаръ	4.933	4.343	1.909	25.970	38.716
Сахаръ	3.860	2.072	35.979	12.515	19.592
Спиртъ	16.793	14.130	10.104	10.618	51.428
Табакъ	5.348	6.242	12.717	19.289	34.891
Овощи	1.904	2.808	370	5.507	59.983
Остальные	90.634	188.516	181.030	198.707	213.703
Итого	234.573	489.504	1.238.313	919.750	1.130.787

Изъ грузовъ прибытія многіе предназначаются для поселка, въ частности лѣсные матеріалы. Увеличеніе прибытія нѣкоторыхъ грузовъ, какъ напримѣръ мяса, объясняется отсутствіемъ прямого сообщенія съ Уссурійской жел. дор. Спиртъ, табакъ, сахаръ предназначаются, главнымъ образомъ, для переотправки ихъ контрабанднымъ путемъ въ Уссурійскій край.

3. Южная линія.

Южная линія Китайской Восточной желѣзной дороги отъ станціи Уцзя до станціи Куаньченцзы проходитъ среди густо заселенныхъ, плодородныхъ равнинъ Гиринской провинціи.

Всѣ станціи линіи, кромѣ станціи Куаньченцзы, отправляютъ почти исключительно хлѣбные грузы, главнымъ образомъ въ южномъ направленіи. Размѣръ прибытія не великъ, такъ какъ населеніе получаетъ необходимые товары изъ Куаньченцзы и Харбина преимущественно гужомъ.

Станція Куаньченцзы отправляетъ на сѣверъ разныя импортные товары.

Грузооборотъ южной линіи (безъ ст. Куаньченцзы) характеризуется слѣдующими данными (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	10.713.216	9.347.655	3.476.596	4.241.113	12.019.377
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	10.051.479	8.764.600	3.076.455	4.010.497	11.685.098
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	2.018.806	1.681.467	1.172.721	700.678	992.703

Хотя районъ южной линіи является густо заселеннымъ и поэтому сколько-нибудь значительнаго роста хлѣбныхъ избытковъ ожидать не приходится, но пониженіе тарифовъ на хлѣбъ и «цза-хо» и установленіе съ весны 1921 г. прямого пониженнаго тарифа значительно увеличили отправленіе южной линіи за счетъ сокращенія работы гужа.

Весь районъ является ареной наиболѣе острой борьбы между желѣзнодорожной и гужевой перевозкой. Ровный характеръ мѣстности и малыя разстоянія между торговыми центрами благопріятствуютъ арбовщикамъ. Лишь усилія 1921 года вернули на рельсы большую часть грузовъ.

1922 годъ, повидимому, дастъ дальнѣйшее увеличеніе какъ погрузки, такъ и прибытія. За январь и февраль погружено уже 3.811 тыс. пудовъ.

Распредѣленіе экспорта хлѣбныхъ грузовъ южной линіи по направленіямъ рисуется слѣдующими данными (въ пудахъ):

Отправлено хлѣбныхъ грузовъ.	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
На Уссурійск. ж. д.	6.927.428	5.362.361	4.981.199	4.498.092	518.732	226.772	226.315	458.381	208.121
» Ю.-Маньчж. ж. д.	1.629.615	1.942.536	6.310.477	4.855.985	7.930.589	7.107.028	2.337.323	2.982.790	10.723.692

До 1915 года хлѣбные грузы вывозились преимущественно на Эгершельдъ. Съ этого года отправки на югъ значительно возросли, а съ 1917 года хлѣбъ пошелъ почти исключительно на Южно-Маньчжурскую ж. д.

Станція Уцзя (30 верстъ отъ Харбина).

Лежащая между двумя крупными торговыми центрами—Харбиномъ и Шуанченпу—станція Уцзя собираетъ хлѣбъ изъ небольшого района, примыкающаго къ станціи. Крупныхъ торговыхъ центровъ вблизи станціи нѣтъ.

При станціи имѣются 12 участковъ III категоріи.

Работу станціи характеризуютъ слѣдующія данныя (пудовъ):

Наименованіе грузовъ	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ	6.010	2.883	17.160	22.274	93.003
Частныхъ малой скорости	106.205	47.344	205.219	187.017	132.453
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	105.049	47.060	202.280	186.055	132.301
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	2.823	1.099	1.812	2.828	3.112

Станція Шуанченпу (47 верстъ отъ Харбина).

Ст. Шуанченпу расположена въ плодородномъ, густо населенномъ районѣ. Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи находится соединенный съ ней рельсовой дорогой съ конной тягой оживленный городъ Шуанченсянь,—важный торговый пунктъ, куда окрестными городами и деревнями свозятся хлѣбные грузы. Районъ тяготѣнія станціи въ общемъ совпадаетъ съ границами уѣзда Шуанъ-ченъ-сянь. Но югъ уѣзда тяготѣетъ къ Санъ-чахэ и Цайцзягоу; съ другой стороны хлѣбъ подвозится и изъ Ачэнсянскаго уѣзда.

На ст. Шуанченпу и въ г. Шуанченсянь ведетъ рядъ грунтовыхъ путей изъ окрестныхъ центровъ.

До 1919 года станція отправляла ежегодно отъ 3 до 4½ милліоновъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ. Въ послѣдующіе годы хлѣбъ изъ района станціи сталъ уходить гужемъ на Чанчунь. Въ 1921 году хлѣбъ опять пошелъ, главнымъ образомъ по желѣзной дорогѣ.

Въ прежнее время хлѣбные грузы изъ Шуанченпу направлялись по желѣзной дорогѣ преимущественно на Эгершельдъ, съ 1917 года—на югъ.

Отправлено хлѣбныхъ грузовъ	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
На Уссурійскую ж. д.	2.773.951	2.155.320	2.606.647	1.242.900	342.743	196.772	24.035	272.326	57.574
» Южно-Маньчж. »	527.733	336.819	1.247.629	821.303	2.396.736	2.941.549	1.134.675	1.563.346	3.818.320

Грузами прибытія на ст. Шуанченпу являются преимущественно товары китайскаго потребленія: мануфактура, соль, галантерея, скобяной товаръ, а также фушунскій уголь для города и мельницы и мѣшки для хлѣбныхъ грузовъ. Съ паденіемъ отправленія грузовъ по желѣзной дорогѣ, падало и прибытіе, такъ какъ арбы, везшія въ Чанчунь хлѣбъ, привозили обратно товары. Съ повышеніемъ отправленія, увеличивается и прибытіе груза.

При станціи расположена крупная паровая мельница Сонъ-хо-шинъ, отправляющая за годъ до 400.000 пудовъ муки по желѣзной дорогѣ. Въ гор. Шуанченпу работаетъ одна паровая маслобойка, электрическая станція, до 30 китайскихъ маслобоекъ и 10 ханшинныхъ заводовъ.

При станціи имѣются: 2 пакгауза съ площадью 350 кв. саж., настилъ площадью 200 кв. саж. и 73 участка III-й категоріи.

Работа станціи Шуанченпу выражается слѣдующими цифровыми данными (въ пудахъ):

Наименованіе грузовъ	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	80.592	56.619	25.734	85.634	299.732
Частныхъ грузовъ большой скорости	685	—	—	106.716	12
» » малой »	2.249.519	3.772.771	1.750.346	2.030.439	4.233.646
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные грузы	3.914.994	3.383.608	1.596.638	2.001.053	4.158.561
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	1.215.598	1.022.587	662.718	442.677	656.219
Въ числѣ ихъ:					
Мануфактура	54.699	42.735	21.022	29.959	36.576
Соль	340.954	180.570	115.913	9.171	88.674
Уголь	392.624	361.016	279.275	229.538	206.051
Мѣшки	50.104	46.901	16.011	13.391	50.882
Керосинъ	67.152	45.167	33.216	40.453	26.076

Большой скоростью въ 1920 году отправлялась мука.

Какъ отправленіе, такъ и прибытіе станціи сильно возросли въ 1921 году. Однако, прибытіе 1921 года почти вдвое меньше, чѣмъ въ 1913 году. Изъ грузовъ прибытія—соль, керосинъ и уголь даютъ значительное паденіе по сравненію съ 1913—14 гг., хотя прибытіе соли увеличилось въ 10 разъ по сравненію съ 1920 г. Паденіе прибытія соли и керосина объясняется ростомъ гужевой доставки ихъ, угля—застоемъ въ работѣ маслобойныхъ заводовъ въ 1921 году.

Станція Цайцзягоу (78 верстъ отъ Харбина).

Станція по отправкамъ хлѣба играетъ второстепенную роль; здѣсь грузится хлѣбъ уѣздовъ Шуанъ-ченъ-сянь и Фу-юй-сянь.

До 1917 года хлѣбные грузы направлялись преимущественно на Эгершельдъ, съ 1917 года—исключительно на Дайренъ:

Отправлено хлѣбныхъ грузовъ	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
На Уссурійскую ж. д.	140.078	71.801	159.515	137.405	17.247	—	—	—	—
» Южно-Маньчж. »	12.810	1.661	73.440	144.862	357.993	530.848	205.158	271.491	528.520

По рѣкѣ Лалинхэ сплавляется лѣсъ, который частью расходится въ ближайшихъ селеніяхъ, частью грузится на станціи и отправляется въ Чанчунь.

При станціи имѣется 1 навѣсъ площадью 50 кв. саж. и 32 участка III-й категоріи.

Грузооборотъ станціи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	110.464	57.851	14.405	20.479	118.157
Частныхъ грузовъ малой скорости	206.142	83.467	311.887	406.936	717.657
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные грузы	201.129	78.628	243.197	354.251	623.206
Лѣсные матеріалы	1.844	3.827	14.076	51.561	87.028
Овощи	7	41	50.750	300	5.491
Кромѣ того свиней пудовъ	19.654	19.720	6.144	12.672	11.712
штукъ	2.468	2.465	768	1.584	1.464
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	8.601	4.671	9.013	6.054	19.019

Станція Санъ-Чахэ.

Къ станціи Санъ-Чахэ ведутъ пути изъ торговыхъ центровъ — уѣздныхъ городовъ Юйшусяня, Чанчунлина, Учансяня и Бодунэ, доставляющихъ хлѣбъ также и на ст. Таолайчжао; сюда стекается хлѣбъ изъ уѣздовъ Юй-шу-сянь, Фу-юй-сянь, Шуанъ-ченъ-сянь и У-чанъ-сянь.

Работа ст. Санъ-Чахэ рѣзко упала съ 1919 года, вслѣдствіе отвлеченія грузовъ гужемъ. Однако, въ 1921 году отправки станціи Санъ-Чахэ, по сравненію съ 1920 годомъ, увеличились почти въ пять разъ, давъ рекордную цифру погрузки.

До 1915 года хлѣбъ отправлялся, главнымъ образомъ, на Эгершельдъ. Въ 1915—1916 гг. отправки на Эгершельлъ и Дайренъ сравнялись. Съ 1917 г. движеніе на Эгершельдъ почти прекратилось, и хлѣбъ повернулъ на югъ.

Отправлено хлѣбныхъ грузовъ.	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
На Уссурійской ж. д.	1.885.488	1.462.998	1.201.258	1.082.896	148.743	30.000	—	—	18.246
» Южно-Маньчж. ж. д.	582.193	574.911	978.773	1.057.265	1.377.108	1.084.494	258.599	358.696	3.036.342

Прибываютъ на станцію мѣшки, «цза-хо», соль, уголь, керосинъ, при чемъ количество прибывающихъ грузовъ значительно уменьшилось за послѣдніе годы, достигнувъ минимума въ 1920 году. Въ 1921 г. оно вновь возросло.

При станціи имѣются: 1 пакгаузъ площадью 200 кв. саж., 1 настилъ площадью 300 кв. саж. и 35 участковъ III-й категоріи.

Болѣе детально работа станціи рисуется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено:					
Служебныхъ	22.407	9.811	20.615	17.413	13.053
Частныхъ малой скорости	2.710.859	2.140.899	319.474	654.626	3.121.929
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные грузы	2.689.400	2.130.084	289.599	645.156	3.111.588
Кромѣ того: свиней . . . пудовъ	63.552	37.504	4.360	5.296	3.936
штукъ	7.944	4.688	545	662	492
Прибыло:					
Частныхъ малой скорости	320.519	265.396	95.499	33.135	98.561
Въ томъ числѣ:					
Мѣшки	38.552	31.748	15.453	8.844	49.491
Соль	100.690	105.529	45.000	2.861	4.078
Уголь	51.343	45.176	18.578	5.398	1.167
Керосинъ	54.427	21.606	6.642	4.983	3.322
Остальные	75.507	61.337	9.826	11.049	40.513

Ст. Таолайчжао (114 верстъ отъ Харбина).

Свои грузы ст. Таолайчжао черпаетъ изъ уѣздовъ Фу-юй-сянь и Юй-шу-сянь. До 1914 года черезъ ст. Таолайчжао шло значительное количество лѣсныхъ матеріаловъ, прибывающихъ сюда изъ Гирина по рѣкѣ Сунгари. Съ проведеніемъ Гиринъ-Чанчунской желѣзной дороги, лѣсные грузы пошли по этой дорогѣ. Однако въ навигацію 1922 года ожидается прибытіе грузовъ на пристань Лаошаогоу, что объясняется отчасти перенесеніемъ лѣсныхъ складовъ со ст. Чанчунь на ст. Куаньченцзы.

При станціи имѣется 25 участковъ III-й категоріи.

До 1915 года хлѣбные грузы шли, главнымъ образомъ, на Владивостокъ; съ 1915 года оба направленія сравнялись; съ 1917 года хлѣбъ пошелъ исключительно на югъ.

Отправлено хлѣбныхъ грузовъ.	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
На Уссурійск. ж. д.	857.142	482.998	503.221	674.585	5.924	—	—	—	—
» Ю.-Маньчж. ж. д.	362.147	419.374	1.481.425	1.046.657	2.165.741	1.386.273	408.682	419.674	2.367.234

До октября 1921 года отправки прист. Лаошаогоу не регистровались отдѣльно, а входили въ отправки ст. Таолайчжао.

Грузооборотъ станціи выражается (въ пудахъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Служебныхъ грузовъ	201.952	45.676	56.738	33.861	60.958
Частныхъ малой скорости	1.410.786	1.033.448	508.023	569.888	2.594.046
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные	1.310.309	1.010.670	462.746	561.561	2.590.493
Лѣсные матеріалы	76.558	34	—	—	—
По прибытію:					
Частныхъ малой скорости	191.823	165.708	199.079	92.221	122.472
Въ томъ числѣ:					
Мануфактура	5.795	53.462	35.189	32.252	30.361
Мѣшки	28.292	20.382	8.724	9.933	26.880
Уголь	9.802	17.148	41.640	2.004	5.037

Ст. Лаошаогоу-Пристань (122 вер. отъ Харбина).

Станція расположена на лѣвомъ берегу р. Сунгари и обслуживаетъ, главнымъ образомъ, перевалку на желѣзную дорогу хлѣбныхъ грузовъ, прибывающихъ сюда водою на джонкахъ по р. Сунгари—преимущественно изъ г. Бодунэ и его района; кромѣ этого станція грузитъ зимою хлѣбъ, подвозимый сюда арбами, въ большинствѣ случаевъ изъ ближайшаго района. Коммерческія операціи желѣзной дороги здѣсь ведетъ Отдѣленіе Бодунэскаго Коммерческаго Агентства Китайской Восточной желѣзной дороги.

Работа ст. Лаошаогоу-Пристань особенно усилилась послѣ введенія 3 октября 1921 г. спеціальнаго навигаціоннаго тарифа на хлѣбные грузы съ пониженными ставками. Въ 1921—22 гг. станція работала весьма интенсивно: съ 4 мая по 3 октября 1921 г. (съ открытія навигаціи до введенія навигаціоннаго тарифа) погружено 570.874 пуда; съ 4 октября по 10 ноября (за время дѣйствія навигаціоннаго тарифа)—130.002 пуда и съ 10 ноября 1921 г. по 1 марта 1922 г.—364.880 пудовъ.

Съ развитіемъ хлѣбнаго производства въ Бодунэскомъ районѣ и улучшеніемъ воднаго транспорта по р. Сунгари, станція, несомнѣнно, весьма значительно расширитъ свои операціи.

При станціи имѣется 11 участковъ III категоріи.

Станція Лаошаогоу (125 верстъ отъ Харбина).

Станція отправляетъ грузы ближайшаго района.

Со включеніемъ съ 3 октября 1921 г. ст. Лаошаогоу въ прямой пониженный тарифъ съ Южно-Маньчжурской жел. дор., можно разсчитывать на значительное увеличеніе отправокъ со ст. Лаошаогоу. Уже 1921 г. далъ весьма значительное увеличеніе: въ 1921 г. погружено 306 тыс. пуд. противъ 29 тыс. пуд. въ 1920 г. Январь и февраль 1922 года дали 160 тыс. пудовъ.

При станціи имѣется 1 пакгаузъ площадью 50 кв. саж. и 12 участковъ III категоріи.

Работа станціи по отправленію характеризуется слѣдующими цифровыми данными (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Служебныхъ грузовъ	84.934	70.209	27.050	72.741	68.892
Частныхъ малой скорости	239.715	74.074	9.853	28.606	306.424
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные	228.914	71.003	9.253	23.576	306.290

Въ 1913 и 1914 годахъ хлѣбъ со ст. Лаошаогоу шелъ преимущественно на Уссурійскую ж. д.; въ настоящее время—исключительно на Южно-Маньчжурскую жел. дорогу.

Отправлено хлѣбныхъ грузовъ.	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1021
На Уссурійск. ж. д. . .	165.338	45.527	—	272.481	—	—	—	—	—
На Ю.—Маньчж. ж. д. .	—	—	3.324	—	11.627	74.597	—	22.576	304.290

Прибытіе частныхъ грузовъ на ст. Лаошаогоу было незначительнымъ, но также нѣсколько увеличилось въ 1921 году:

1913 г. . . . 45.118 пуд. 1919 г. . . . 13.728 пуд.
1914 » . . . 26.823 » 1920 » . . . 6·659 »
1921 г. . . . . . . 15.359 пуд.

Станція Яомынь (151 верста отъ Харбина).

Максимальныя отправки со станціи производились въ 1911 и 1916 годахъ, когда было погружено 3.014 тыс. пуд. и 2.986 тыс. пуд.

Послѣ 1911 г. погрузка уменьшается до 358 тыс. пуд., (въ 1913 году), затѣмъ вновь возрастаетъ къ 1916 году и далѣе падаетъ годъ отъ года, дойдя до 199 тыс. пуд. въ 1920 г. Въ 1921 г. отправленіе значительно увеличивается, вслѣдствіе пониженія тарифа въ южномъ направленіи.

Въ 1922 году ожидается дальнѣйшее увеличеніе отправленія. За январь и февраль 1922 г. ст. Яомынь отправила уже 775 тыс. пудовъ.

Поставщикомъ хлѣбныхъ грузовъ на станцію является уѣздъ Де-хуй-сянь, но хлѣбъ поступаетъ и изъ болѣе отдаленныхъ уѣздовъ—Юй-шу-сянь, Фу-юй-сянь и др.

Хлѣбные грузы до 1915 г. шли, главнымъ образомъ, на Эгершельдъ; съ 1915 г.—преимущественно, а съ 1917 г.—исключительно, на Южно-Маньчжурскую ж. д., что видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Отправлено хлѣбныхъ грузовъ.	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
На Уссурійрск. ж. д. . .	877.050	1.019.978	412.914	1.004.703	—	—	—	—	—
На Ю.-Манчжурск. ж. д. .	128.765	406.263	2.155.323	1.605.208	1.449.202	806.486	252.220	98.521	531.775

Въ районѣ станціи весьма развито птицеводство. Болѣе половины отправленія яицъ съ Кит. Вост. ж. д. идетъ со ст. Яомынь. Яйца отправляются какъ въ Харбинъ, такъ и на экспортъ. Въ верстѣ отъ станціи расположена желѣзнодорожная бойня, гдѣ забиваются, главнымъ образомъ, свиньи.

Въ 35 верстахъ къ востоку отъ Яомыня и 10 верстахъ отъ ст. Сяцзютай Гиринъ-Чанчунской жел. дор., находятся небольшія угольныя копи. Уголь— невысокаго качества, идетъ на удовлетвореніе мѣстныхъ потребностей, и лишь частью вывозится въ Харбинъ со станцій Яомынь и Бухай. Всего въ 1921 г. съ этихъ двухъ станцій было отправлено 57 тыс. пудовъ угля.

Возлѣ станціи расположенъ крупный поселокъ (до 3 тыс. дворовъ), представляющій значительный торговый пунктъ.

При станціи имѣются: 1 пакгаузъ площадью 100 кв. саж. и 22 участка III-й категоріи.

Грузооборотъ станціи за послѣдніе годы выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (въ пудахъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
Отправлено.					
Служебныхъ	172.578	146.710	204.907	398.209	404.369
Частныхъ малой скорости	1.416.235	1.820.602	357.836	198.589	794.346
Въ числѣ частныхъ:					
Хлѣбные грузы	1.276.162	1.675.123	272.687	104.898	665.319
Яйца	104.322	116.407	50.329	36.764	72.133
Кромѣ того, свиньи:					
Пудовъ	105.072	76.448	9.664	17.728	9.296
Штукъ	13.134	9.556	1.208	2.216	1.162
Прибыло.					
Частныхъ малой скорости	219.615	188.988	190.380	115.899	76.621
Въ томъ числѣ:					
Мануфактура	13.154	8.977	17	980	2.722
Уголь	70.332	68.153	154.442	57.665	21.409
Соль	37.940	16.974	28	1,869	10.871
Керосинъ	3.868	6.736	7.405	8.004	10.428

Станціи Бухай (168 верстъ отъ Харбина) *и Мейшацзы* (196 верстъ отъ Харбина) отправляютъ хлѣбъ изъ района, лежащаго непосредственно у станцій. Въ 6 верстахъ отъ ст. Бухай расположена торговая слобода Шуанмяоцзы.

Ст. Бухай отправила въ 1913—14 гг. свыше 300 тыс. пуд. грузовъ—преимущественно хлѣбныхъ, но въ 1919—1920 гг. гужъ совершенно убилъ работу станціи: въ 1919 г. не было отправлено ни одного пуда, въ 1920 г.— 875 пудовъ. Въ 1921 году, вслѣдствіе пониженія тарифовъ, работа станціи возобновилась,—было отправлено 77 тыс. пуд., изъ нихъ 62 тыс. пуд. хлѣба и 15 тыс. пуд. угля изъ тѣхъ же копей, что доставляютъ уголь и черезъ ст. Яомынь. Копи эти отъ ст. Бухай расположены въ 30 верстахъ. За январь и февраль 1922 г. станціей было отправлено 52 тысячи пудовъ.

Общій грузооборотъ станціи Бухай выражается въ слѣдующихъ цифровыхъ данныхъ (пудовъ):

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
	Пудовъ.				
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	2.333	7.428	5.907	18.886	32.809
Частныхъ малой скорости	358.348	312.153	—	875	77.376
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	280.981	305.979	—	—	61.555
Уголь	65.000	3.000	—	—	15.600
Прибыло:					
Частныхъ малой скорости	10.512	3.737	71	182	71

Работа *ст. Мейшацзы* еще менѣе значительна, чѣмъ ст. Бухай:

Наименованіе грузовъ.	1913	1914	1919	1920	1921
	Пудовъ.				
Отправлено:					
Служебныхъ грузовъ	64.307	7.090	4.302	11.564	35.284
Частныхъ малой скорости	45.407	62.897	13.958	164.137	41.500
Въ томъ числѣ:					
Хлѣбные	44.540	62.453	55	119.947	35.585
Прибыло:					
Частныхъ грузовъ малой скорости	5.197	2.458	421	13	949

Въ 10 верстахъ къ западу отъ станціи расположена торговая слобода Вамбашань. Въ послѣднее время нѣкоторыя китайскія торговыя фирмы выражаютъ желаніе перенести работу изъ Вамбашаня на ст. Мейшацзы, что должно оживить работу станціи.

Ст. Куаньченцзы (223 версты отъ Харбина).

Городъ Куаньченцзы давно уже сталъ однимъ изъ самыхъ крупныхъ торговыхъ центровъ Маньчжуріи; онъ служитъ посредникомъ въ торговлѣ Сѣверной и Южной Маньчжуріи; въ немъ и въ примыкающей къ нему японской концессіи у ст. Чанчунь, Южно-Маньчжурской жел. дороги, расположены многочисленныя транспортныя конторы, преимущественно китайскія и японскія.

Станція Куаньченцзы является конечнымъ пунктомъ южной линіи Кит. Вост. жел. дороги. Она соединена со ст. Чанчунь, Южно-Маньчжурской жел. дороги, вѣткой въ 3 версты. Ширококолейная вѣтка идетъ со ст. Куаньченцзы на ст. Чанчунь и узкоколейная—со ст. Чанчунь на ст. Куаньченцзы. На станціи Куаньченцзы происходитъ перегрузка товаровъ, идущихъ съ Южно-Маньчжурской жел. дор., за исключеніемъ угля. Грузы, идущіе съ Китайской Восточной жел. дор., перегружаются на ст. Чанчунь, за исключеніемъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Со времени установленія прямого сообщенія, непосредственное отправленіе и прибытіе ст. Куаньченцзы уменьшилось. Грузы съ Кит. Вост. жел. дор., адресовавшіеся ранѣе на ст. Куаньченцзы и затѣмъ переотправлявшіеся на ст. Чанчунь, стали итти въ прямомъ сообщеніи и адресоваться на Южно-Маньчжурскую жел. дор. Общая тенденція къ паденію отправленія со станціи Куаньченцзы подтверждается еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что посредническая работа многочисленныхъ транспортныхъ конторъ, расположенныхъ въ гор. Куаньченцзы, сократилась. На паденіе работы ст. Куаньченцзы оказываетъ вліяніе и то, что грунтовая дорога между станціей и городомъ Куаньченцзы (около 2 верстъ) въ періодъ дождей становится непроѣзжей. Пользоваться для грузового движенія выстроеннымъ японцами шоссе не разрѣшается.

Рѣзкое паденіе отправленія въ 1920 году и 1921 году объясняется тѣмъ, что вслѣдствіе перевода многихъ тарифныхъ группъ въ высшіе классы въ 1919 году, стало значительно выгоднѣе отправлять грузы въ прямомъ сообщеніи, на которое эти измѣненія не были распространены.

Значительное увеличеніе прибытія на ст. Куаньченцзы въ 1918 г. хлѣбныхъ грузовъ съ Кит. Вост. жел. дор. объясняется малымъ количествомъ вагоновъ, предоставлявшихся Южно-Маньчжурской жел. дор. въ эти годы для грузовъ, передаваемыхъ съ Кит. Вост. жел. дор., почему отправители вынуждены были отправлять грузы въ мѣстномъ сообщеніи до ст. Куаньченцзы и затѣмъ гужомъ перевозить на ст. Чанчунь, откуда отправить грузы было легче.

Въ полуверстѣ отъ ст. Куаньченцзы расположены двѣ китайскія паровыя мельницы.

При станціи имѣется 1 пакгаузъ площадью 100 кв. саж. и 159 участковъ III-й категоріи.

Работа ст. Куаньченцзы какъ по транзиту, такъ по отправленію и прибытію въ мѣстномъ сообщеніи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (въ пудахъ):

Годы.	Вывезено на Ю.-Маньчж. жел. дор.	Прибыло на ст. Куаньченцзы.	ВСЕГО.	Ввезено съ Ю.-Маньчж. жел. дор.	Отправлено со ст. Куаньченцзы.	ВСЕГО.
1911	—	5.169.831	5.169.831	—	8.398.198	8.398.198
1912	3.082.827	1.041.699	4.114.526	1.429.774	8.790.707	10.220.481
1913	3.702.952	818.772	4.521.724	3.573.020	7.499.463	11.072.483
1914	4.465.909	849.505	5.325.414	7.104.052	4.483.813	11.587.865
1915	9.294.783	1.362.898	10.657.681	12.434.166	2.265.214	14.699.380
1916	10.277.878	1.150.443	11.428.321	11.629.877	3.152.601	14.882.478
1917	17.713.751	3.421.263	21.135.014	11.020.613	5.707.073	16.727.686
1918	27.626.842	5.147.127	32.773.969	8.868.237	2.773.873	11.642.110
1919	21.461.620	2.453.641	23.915.261	9.258.704	4.989.710	14.248.414
1920	46.923.723	3.050.662	49.974.385	12.271.816	2.422.326	14.694.142
1921	52.845.282	1.175.761	54.021.043	17.580.425	1.512.082	19.092.507

По отправленію главнѣйшими частными грузами малой скорости были (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Мануфактура	457.486	379.364	889.655	443.605	378.090
Соль	212.147	161.247	376.756	25.247	137.022
Мѣшки	210.068	166.324	298.982	241.330	118.390
Сахаръ	153.812	62.823	499.615	47.853	48.312
Табакъ	17.512	12.902	197.463	114.904	47.546
Бумага	112.563	83.445	234.612	69.663	42.635
Желѣзныя издѣлія	79.528	82.385	170.137	61.835	34.982
Мясной товаръ	147.485	138.378	65.994	74.949	24.945
Уголь	4.855.057	2.029.833	200.794	37.615	6.506
Рисъ	86.173	68.176	234.867	79.264	5.961
Хлѣбные	46.734	327.709	97.099	106.361	3.452
Остальные	1.112.799	971.227	1.729.736	1.119.700	664.241

По всѣмъ группамъ товаровъ отмѣчается паденіе отправленія; причины этого нами были уже отмѣчены.

Рѣзкое паденіе отправленія угля произошло съ 1916 года, когда чанчунскій складъ угля впервые былъ включенъ въ спеціальный тарифъ КВЮМ сообщенія.

По прибытію главнѣйшими частными грузами малой скорости были (въ пудахъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Хлѣбные	386.071	262.409	1.962.031	2.554.789	73.1641
Лѣсные матеріалы	34.363	30.058	9.790	90.678	44.233
Желѣзо и желѣзныя издѣлія	10.982	6.246	10	85.782	137.175
Керосинъ	810	1.399	202.439	42.267	76.357
Остальные	386.546	547.394	279.361	277.136	186.355

Хлѣбные грузы прибываютъ въ Куаньченцзы съ южной линіи — отчасти изъ Харбина—для надобностей мельницъ и маслобойныхъ заводовъ въ Чанчунѣ и Куаньченцзы, лѣсные матеріалы съ восточной линіи.

Съ перенесеніемъ лѣсныхъ складовъ съ Чанчуня на станцію Куаньченцзы должно развиться прибытіе на станціи Куаньченцзы лѣсныхъ матеріаловъ.

4. Харбинскій узелъ.

Харбинскій узелъ состоитъ изъ желѣзнодорожныхъ пунктовъ: Харбинъ-Центральный, Харбинъ-8 участокъ (Мостовой поселокъ), Харбинъ-Пристань, Харбинъ-А-во, Харбинъ-Старый и разъѣздъ Интендантскій (см. діаграмму № 59).

Харбинскій узелъ обслуживаетъ г. Харбинъ, расположенный при судоходной рѣкѣ Сунгари, въ центрѣ земледѣльческаго района; Харбинъ является сосредоточіемъ обрабатывающей промышленности и торговли Сѣверной Маньчжуріи находясь въ центрѣ, какъ желѣзнодорожныхъ, такъ водныхъ и грунтовыхъ путей, пересѣкающихъ край и соединяющихъ Сѣверную Маньчжурію съ Забайкальемъ, Амурской областью, Приморьемъ и Южной Маньчжуріей. Рядомъ съ гор. Харбиномъ, на берегу рѣки Сунгари расположенъ большой торговый китайскій городъ Фуцзядянь; на противоположномъ берегу нарождается новый китайскій поселокъ Ма-цзя-чуань-коу (Сунъ-бэйчженъ).

Указанное положеніе Харбинскаго узла отводитъ ему громадную роль въ общемъ грузооборотѣ Кит. Вост. ж. д., дѣлая его центральнымъ распредѣлительнымъ пунктомъ товаровъ для всей Сѣверной Маньчжуріи. Соотвѣтственно увеличивающемуся значенію Харбинскаго узла, происходитъ ростъ отправленія и прибытія грузовъ.

Роль Харбинскаго узла въ общемъ грузооборотѣ Кит. Вост. ж. д. наглядно рисуется изъ приведенной на стр. 506 таблицы, которая позволяетъ установить, что въ настоящее время изъ всего отправленія частныхъ грузовъ по Кит. Вост. ж. д. на долю Харбинскаго узла приходится отъ 40 до 50%, а изъ всего прибытія — отъ 60 до 70%.

Грузооборотъ Харбинскаго узла и соотношеніе между прибытіемъ и отправленіемъ отдѣльныхъ группъ частныхъ грузовъ малой скорости рисуется изъ нижеслѣдующихъ цифровыхъ данныхъ:

Наименованіе грузовъ	1913 годъ			1919 годъ			1920 годъ			1921 годъ		
	Отправленіе	Прибытіе	Превышеніе отправл. (+) или прибыт. (—)	Отправленіе	Прибытіе	Превышеніе отправл. (+) или прибыт. (—)	Отправленіе	Прибытіе	Превышеніе отправл. (+) или прибыт. (—)	Отправленіе	Прибытіе	Превышеніе отправл. (+) или прибыт. (—)
	Въ тысячахъ пудовъ											
Хлѣбные	10.400	2.882	+ 7.518	22.338	889	+ 21.449	37.458	1.132	+ 36.326	42.216	2.238	+ 39.978
Масло бобовое	80	105	— 25	1.615	20	+ 1.595	354	6	+ 348	302	15	+ 287
Мыло	15	4	+ 11	56	8	+ 48	19	2	+ 17	25	5	+ 20
Свѣчи	19	18	+ 1	83	11	+ 72	13	4	+ 9	29	1	+ 28
Уголь каменный	5	3.989	— 3.984	182	5.457	— 5.275	70	6.722	— 6.652	26	7.521	— 7.495
Строительные матер. (камни, известь)	12	714	— 702	35	2.705	— 2.670	30	4.000	— 3.970	38	5.399	— 5.361
Лѣсные матеріалы и дрова	54	1.830	— 1.776	233	2.345	— 2.112	569	2.637	— 2.068	115	5.148	— 5.033
Соль	343	2.689	— 2.346	510	3.081	— 2.571	260	1.235	— 975	352	1.668	— 1.336
Желѣзо и желѣзн. издѣл.	77	490	— 413	81	644	— 563	131	837	— 706	158	1.127	— 969
Сѣно	1	69	— 68	5	141	— 136	—	257	— 257	1	811	— 810
Мануфактура	134	347	— 213	351	1.038	— 687	102	528	— 426	180	843	— 663
Мѣшки	141	271	— 130	159	475	— 316	188	646	— 458	298	893	— 595
Уголь древесный	3	254	— 251	1	202	— 201	1	231	— 230	1	380	— 379
Рисъ	29	223	— 194	46	127	— 81	23	191	— 168	34	403	— 369
Керосинъ	54	467	— 413	38	312	— 274	24	484	— 460	18	300	— 282
Бумага	12	150	— 138	59	303	— 244	32	179	— 147	46	303	— 257
Продукты животн.	390	796	— 406	577	405	+ 172	322	376	— 54	221	422	— 201
Табакъ	58	128	— 70	133	221	— 88	80	174	— 94	134	229	— 95
Машины всякія	14	48	— 34	19	96	— 77	48	78	— 30	20	177	— 157
Фрукты	40	84	— 44	6	34	— 28	14	76	— 62	49	139	— 90
Хлопокъ, вата	—	10	— 10	29	59	— 30	14	133	— 119	21	161	— 140
Стекло и издѣлія	36	50	— 14	12	85	— 73	18	88	— 70	27	117	— 90
Москательный товаръ	9	90	— 81	53	174	— 121	33	95	— 62	35	107	— 72
Чай	9	37	— 28	118	247	— 129	21	78	— 57	91	131	— 40
Рыбный товаръ	53	41	+ 12	40	161	— 121	32	63	— 31	36	69	— 33
Овощи	97	120	— 23	170	140	+ 30	137	93	+ 44	114	145	— 31
Сахаръ	54	410	— 356	180	402	— 222	81	189	— 108	155	658	— 503
Спички	—	60	— 60	71	140	— 69	11	33	— 22	26	35	— 9
Яйца	8	89	— 81	44	65	— 21	111	37	+ 74	4	10	— 6
Водки, спиртъ, вина и пиво	122	234	— 112	30	102	— 72	33	89	— 56	90	52	+ 38
Пряжа, нитки	1	20	— 19	3	33	— 30	5	39	— 34	6	100	— 94
Остальные грузы	567	1.629	— 1.062	559	1.546	— 987	523	1.971	— 1.448	412	2.355	— 1.943
Итого	12.837	18.248	— 5.411	27.836	21.668	+ 6.168	40.757	22.703	+ 18.054	45.280	31.972	+ 13.308
Въ томъ числѣ:												
Животныхъ, штукъ	12.513	39.038	— 26.525	13.416	25.851	— 12.435	4.975	14.205	— 9.230	4.699	17.150	— 12.451
тысячъ пудовъ	113	500	— 387	168	186	— 18	56	193	— 137	68	227	— 159

Изъ данныхъ таблицы ясно, что грузооборотъ харбинскаго узла растетъ преимущественно за счетъ отправленія.

Въ 1913—14 гг. харбинскій узелъ получалъ больше грузовъ, чѣмъ отправлялъ, въ 1919—21 гг. онъ отправляетъ больше, чѣмъ получаетъ. Указанное измѣненіе вызвано чрезвычайнымъ ростомъ отправленія хлѣбныхъ грузовъ, стягиваемыхъ какъ гужевымъ подвозомъ, такъ и водой по рѣкамъ Сунгари и Хуланьхэ. Если отбросить отправленіе и прибытіе хлѣбныхъ грузовъ, то прибытіе прочихъ грузовъ значительно превышаетъ ихъ отправленіе, при чемъ превышеніе привоза растетъ съ каждымъ годомъ:

1913	1914	1919	1920	1921
Тысячи пудовъ.				
12.929	13.915	15.281	18.252	26.670

Однако, ростъ превышенія прибытія приходится, главнымъ образомъ, на такіе грузы, какъ: дрова, лѣсъ, камень, известь, уголь, т.-е. товары, для которыхъ Харбинъ не является распредѣлительнымъ центромъ. Если отбросить эту группу грузовъ, а также масло бобовое, свѣчи и мыло, производимыя въ Харбинѣ, то окажется, что превышеніе прибытія надъ отправленіемъ прочихъ товаровъ остается почти безъ измѣненія и только 1921 годъ даетъ значительное увеличеніе:

1913	1914	1919	1920	1921
Тысячи пудовъ.				
6.444	5.380	6.803	5.679	8.978

Между тѣмъ, несомнѣнно, происходитъ ростъ Харбина и Фуцзядяня, а также увеличеніе потребленія въ районѣ, обслуживаемомъ ими. Очевидно все большая доля снабженія Харбинскаго района велась помимо желѣзной дороги до послѣдняго 1921 года.

Первое мѣсто изъ грузовъ отправленія занимаютъ хлѣбные грузы, составлявшіе къ общему количеству отправокъ узла:

въ 1913 г. — 81,2% въ 1919 г. — 80,5%
» 1914 » — 86,9% » 1920 » — 91,8%
въ 1921 г. — 92,3%

Общее прибытіе грузовъ въ узелъ непрерывно растетъ, причемъ особо рѣзкое увеличеніе прибытія даетъ 1921 годъ. На первомъ мѣстѣ стоитъ фушунскій уголь, количество котораго съ каждымъ годомъ увеличивается, въ соотвѣтстіи съ ростомъ промышленныхъ предпріятій. Непрерывный ростъ прибытія замѣчается и въ отношеніи строительныхъ матеріаловъ—лѣсныхъ, камня, извести и желѣза, подъ вліяніемъ развивающагося строительства города Харбина и его окрестностей. Болѣе, чѣмъ въ 3 раза по сравненію съ 1913 годомъ увеличилось прибытіе сѣна, благодаря значительному количеству лошадей, ввезенныхъ въ городъ, а также усиленному разведенію въ городѣ молочнаго скота. Хлѣбные грузы поступаютъ въ Харбинъ по желѣзной дорогѣ въ незначительномъ количествѣ, преимущественно пшеница, гаолянъ, сяомицза, овесъ, гречиха. Развитіе промышленныхъ предпріятій въ краѣ вызываетъ ростъ прибытія машинъ и оборудованій.

По направленіямъ грузооборотъ харбинскаго узла по частнымъ грузамъ малой скорости (безъ животныхъ) рисуется въ слѣдующихъ данныхъ:

	По южному направленію.		По восточн. направленію.		По западн. направленію.		Въ предѣлахъ узла.		Всего.	
	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$	Тыс. пуд.	$^0/_0{}^0/_0$
Отправлено:										
1913	847	6,6	9.844	78,4	1.907	14.4	86	0,6	12.724	100
1920	35.005	86,0	2.638	6,4	2.848	7,0	210	0,6	40.701	100
1921	30.552	67,5	11.871	26,3	2.693	5,9	96	0,3	45.212	100
Прибыло:										
1913	8.958	50,3	6.198	35,0	2.506	14,2	86	0,5	17.748	100
1920	13.027	57,8	6.996	31,0	2.277	10,2	210	1,0	22.510	100
1921	17.090	53,2	11.203	36,1	3.358	10,4	94	0,3	31.745	100

Въ 1913 году харбинскій узелъ отправлялъ, главнымъ образомъ, въ восточномъ направленіи, затѣмъ въ западномъ и, сравнительно незначительный процентъ, въ южномъ направленіи. Въ 1920 году направленіе грузовъ мѣняется: они отправляются въ подавляющемъ количествѣ въ южномъ направленіи, и лишь 6—7$^0/_0$ въ западномъ и восточномъ направленіяхъ. Въ 1921 году—грузы отправляются, главнымъ образомъ, также въ южномъ направленіи, но въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ въ 1920 году; въ 4 раза увеличились отправки на востокъ; отправленіе на западъ увеличилось противъ 1913 и немного уменьшилось противъ 1920 года.

Главнымъ направленіемъ, откуда прибываютъ въ Харбинъ грузы, является все время южное, доставляющее 50--60$^0/_0$ общаго прибытія; при этомъ прибытіе съ юга значительно растетъ—1921 г. далъ превышеніе на 4 милл. пуд. противъ 1920 г., и на 8 милл. противъ 1913 г. Треть прибытія приходится на восточную линію, откуда притокъ грузовъ въ 1921 году увеличился на 4,3 милл. пуд. противъ 1920 года. Увеличилось на 1 милл. пуд. въ 1921 г. по сравненію съ 1920 г. прибытіе съ западной линіи.

Количество прослѣдовавшихъ Харбинскій узелъ транзитныхъ грузовъ частныхъ малой скорости, и направленіе грузовъ потока вырисовываются изъ діаграммы № 60. Величина транзита и его отдѣльныхъ потоковъ по направленіямъ представляется нижеслѣдующими данными:

ГОДЫ.	Прослѣдовало транзитомъ.							
	Съ Запада.		Съ Востока.		Съ Юга.		ВСЕГО.	
	Тыс. пуд.	$^0/_0$.	Тыс. пуд	$^0/_0$.	Тыс. пуд.	$^0/_0$.	Тыс. пуд	$^0/_0$.
1913	8.658	35,0	6.802	27,8	8.979	37,2	24.439	100
1920	10.433	66,5	4.089	26,1	1.147	7,4	15.669	100
1921	20,872	80,0	3.368	12,8	1.971	7.3	26.211	100

Главную роль въ транзитныхъ грузахъ играютъ хлѣбные злаки, при чемъ и абсолютно, и относительно количество ихъ непрерывно растетъ, достигая въ 1921 году 80% всего транзита по Харбинскому узлу.

Хлѣбные грузы слѣдуютъ, главнымъ образомъ, съ западной линіи, при чемъ съ ростомъ прибытія ихъ съ этой линіи происходитъ сокращеніе ихъ транзита съ востока и юга. Съ востока проходятъ преимущественно лѣсные грузы; съ юга, преимущественно, уголь каменный и «цза-хо».

Если учесть отправленіе, прибытіе и транзитъ Харбинскаго узла, то окажется, что онъ переработалъ 103 милл. пуд. грузовъ частныхъ отправителей, а со служебными—до 150 милл. пудовъ.

Приведемъ данныя о прибытіи и отправленіи служебныхъ грузовъ по Харбинскому узлу (въ тыс. пудовъ):

	1913	1914	1919	1920	1921
Отправленіе.					
1. Харбинъ-Центральный	886	1.172	1.419	1.613	2.303
2. » Старый	654	960	872	730	478
3. » Пристань	1.449	1.042	1.166	1.577	1.574
4. » 8 участокъ	—	—	—	22	153
5. Разъѣздъ Интендантскій	—	—	—	—	57
Итого	2.989	3.174	3.457	3.942	4.465
Прибытіе.					
1. Харбинъ-Центральный	8.322	7.957	8.602	15.997	9.049
2. » Старый	10.266	8.845	7.219	13.550	15.582
3. » Пристань	7.412	7.182	10.521	10.469	9.058
4. » 8 участокъ	—	—	—	55	610
5. Разъѣздъ Интенданскій	—	—	—	—	323
Итого	26.000	23.984	26.342	40.071	34.622

Такимъ образомъ, изъ 95.046 тыс. пуд. служебныхъ грузовъ, отправленныхъ всей дорогой въ 1921 г., 34.622 тыс. пудовъ, или 36,4% слѣдовало на Харбинскій узелъ, что объясняется какъ той работой, которая приходится, какъ мы уже отмѣтили, на долю узла, такъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что здѣсь находятся центральные склады топлива и матеріаловъ.

Переходя къ описанію отдѣльныхъ станцій Харбинскаго узла, мы приведемъ по нѣкоторымъ изъ нихъ, въ отступленіе отъ принятаго, данныя лишь за 1921 г., такъ какъ данныя статистики за прежніе годы ни въ какой степени не отображаютъ дѣйствительнаго грузооборота отдѣльныхъ станцій харбинскаго узла, за исключеніемъ Харбина-Стараго. Дѣло въ томъ, что право самостоятельнаго составленія документовъ 8-й участокъ получилъ только въ ноябрѣ 1920 года. Харбинъ-Пристань до 1 августа 1921 г. не могла самостоятельно составлять документовъ въ сообщеніи съ Южно-Маньчжурской жел. дор., а разъѣздъ Интендантскій—до 15 января 1921 г. въ сообщеніи съ Уссурійской жел. дор. и до 5 іюня 1921 г. въ сообщеніи съ Южно-Маньчжурской жел. дорогою.

Соотношеніе грузооборота отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ пунктовъ, входящихъ въ составъ Харбинскаго узла, рисуется изъ нижеслѣдующихъ сравнительныхъ данныхъ за 1921 годъ (по частнымъ грузамъ малой скорости):

Станціи.	Отправлено.		Прибыло.		ВСЕГО.	
	Тысячъ пудовъ.	% отношеніе къ суммѣ отправокъ Хрб. узла.	Тысячъ пудовъ.	% отношеніе къ суммѣ прибытія Хрб. узла.	Тысячъ пудовъ.	% отношеніе къ суммѣ грузооборота Хрб. узла.
1. 8 участокъ	34.206	75,5	13.061	40,8	47.267	61,2
2. Харбинъ-Центральный	4.112	9,0	10.494	32,8	14.606	18,8
3. » Пристань	1.246	2,8	5.893	18,5	7.139	9,3
4. » Старый	3.152	7,0	2.225	7,0	5.377	7,0
5. » А-во *)	1.715	3,8	32	0,1	1.747	2,3
6. Разъѣздъ Интендантскій	849	1,9	267	0,8	1.116	1,4
Итого	45.280	100	31.972	100	77.252	100

8-ой участокъ занимаетъ совершенно исключительное мѣсто въ работѣ узла.

Ст. Харбинъ-Центральный.

Станція расположена при городѣ Харбинъ-Новый, имѣя вѣтки на городской складъ топлива, къ мельницѣ Сонхошина и къ Англійской Экспортной Компаніи, съ отвѣтвленіями къ лѣснымъ складамъ Скидельскаго и братьевъ Шевченко.

Съ станціями Харбинъ-Пристань и 8-мъ участкомъ Харбинъ соединенъ вѣтками. Всѣ грузы этихъ послѣднихъ станцій проходятъ черезъ Харбинъ-Центральный. Территорія станціонныхъ путей стѣснена со всѣхъ сторонъ зданіями города, что препятствуетъ развитію достаточной пропускной способности Центральной станціи.

Ранѣе Харбинъ-Центральный имѣлъ большое количество приписанныхъ къ нему завозныхъ складовъ въ Московскихъ рядахъ для товаровъ, получаемыхъ изъ Россіи. Въ настоящее время склады Московскихъ рядовъ не дѣйствуютъ, и къ станціи приписано только 4 частныхъ склада. При станціи имѣется 5 станціонныхъ пакгаузовъ общей площадью 1,230 кв. саж. и скотская площадка.

---

*) Отправленіе и прибытіе А-ва учтено не полностью, т. к. желѣзнодорожная статистика часть работы А-ва относитъ къ 8-му участку и Харбину—Пристани. Весь грузооборотъ А-ва проведенъ при разсмотрѣніи работы его.

Харбинъ-Центральный получаетъ, главнымъ образомъ, грузы «сборные», навалочные (камень, лѣсъ, дрова), сѣно и скотъ. Сборные грузы поступаютъ съ Южно-Маньчжурской жел. дор., навалочные—съ восточной, сѣно—съ западной линіи Кит. Вост. жел. дор. Скотъ прибываетъ съ западной линіи и идетъ, главнымъ образомъ, на удовлетвореніе нуждъ городского населенія, частью же переотправляется на Уссурійскую жел. дор.

Станція отправляетъ: *въ мѣстномъ сообщеніи* муку, мануфактуру, колоніальные товары, соль, сахаръ, керосинъ и т. п.; *на вывозъ*—бобы, пшеницу, гаолянъ, сяомицзу, муку, жмыхи, масло бобовое. Въ мѣстномъ сообщеніи грузы разсылаются по всѣмъ торговымъ пунктамъ линіи, а также на лѣсныя концессіи.

Работа станціи по отправленію и прибытію частныхъ грузовъ характеризуется слѣдующими данными (въ пудахъ):

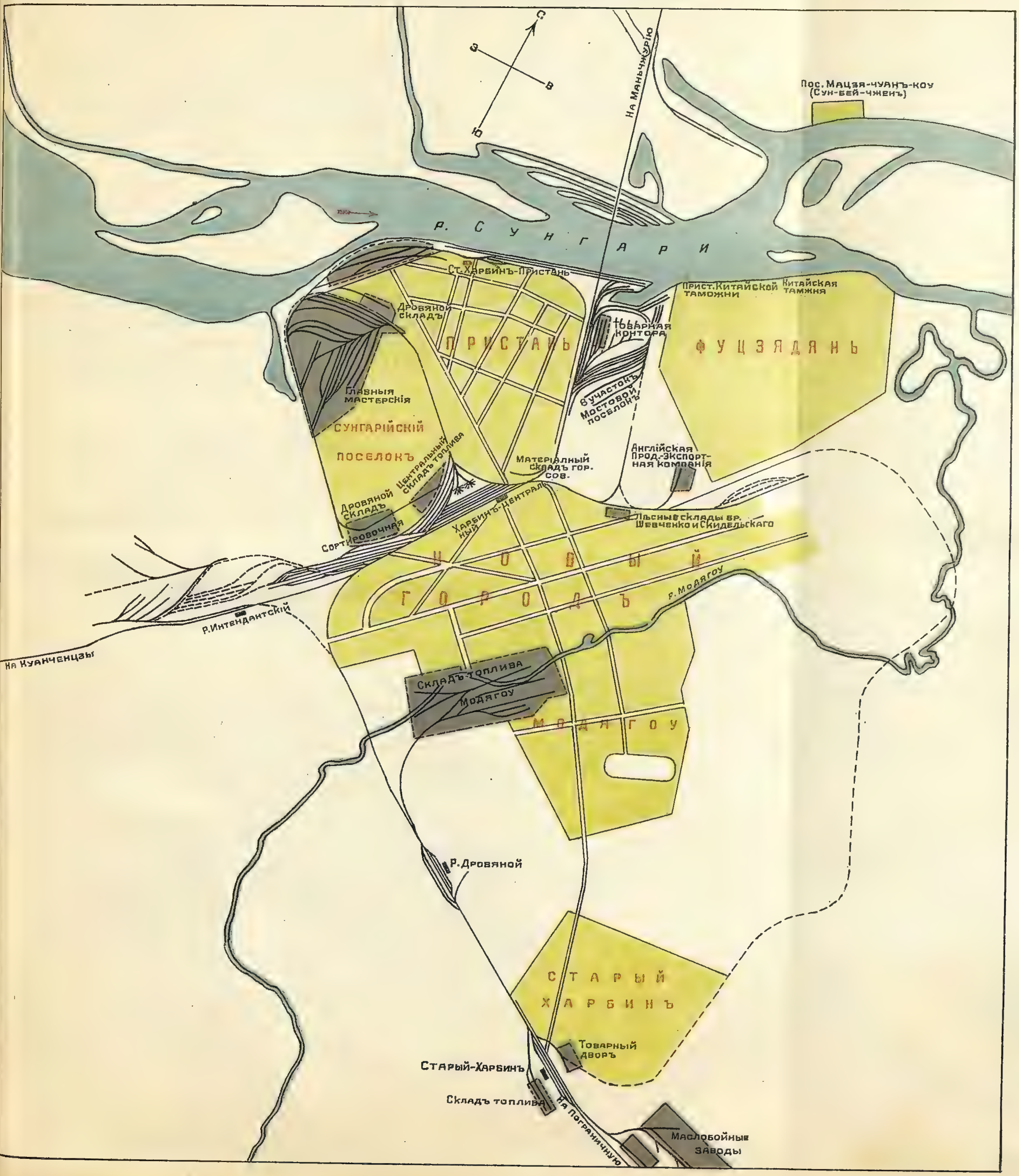
Наименованіе грузовъ.	1921 годъ.		**Наименованіе грузовъ.**	1921 годъ.	
	Отправлено.	Прибыло		Отправлено.	Прибыло.
Хлѣбные грузы	2.401.622	198.226	Табакъ	118.911	161.166
Свѣчи	19.212	998	Чай	63.385	100.479
Мыло	17.666	4.002	Овощи	16.312	90.754
Строительные матеріалы (камень, известь и др.)	28.079	1.626.726	Аптекарскій товаръ	29.653	78.049
Лѣсные матеріалы и дрова	46.820	1.069.326	Хлопокъ и вата	18.528	61.457
Уголь	12.478	888.470	Рыбный товаръ	26.879	56.558
Сѣно	—	600.234	Фрукты	29.632	55.576
Продукты животноводства	188.330	346.862	Спички	19.078	27.741
Желѣзо и жел. издѣлія	123.534	888.778	Бакалейный товаръ	128.174	25.825
Мануфактура	163.177	666.292	Машины всякія	16.403	120.356
Сахаръ	136.499	472.591	Стекло	22.468	110.467
Мѣшки	81.494	409.063	Нитки, пряжа	—	81.963
Керосинъ	14.437	290.650	Фарфоровыя издѣлія	14.593	69.613
Бумага	40.354	270.018	Веревки	5.904	32.297
Рисъ	29.968	275.046	Остальные грузы	287.934	1.192.116
Соль	10.808	222.286	Итого	4.112.332	10.493.985
			Въ томъ числѣ:		
			Животныхъ—штукъ	4.699	17.150
			» пудовъ	68.042	227.064

№ 59.

СХЕМА ХАРБИНСКАГО УЗЛА.

Масштабъ въ англійскемъ дюймѣ 560 саж.

560
280
140
0
560
1120


С
З
В
Ю
На Маньчжурію
Пос. Мацзя-чуанъ-коу
(Сун-бей-чженъ)
Р. Сунгари
Ст. Харбинъ-Пристань
Прист. Китайской таможни
Китайская тамжня
Дровяной складъ
Пристань
Товарная контора
Фуцзядянь
Главныя мастерскія
6 участокъ
Мостовой поселокъ
Сунгарійскій поселокъ
Центральный складъ топлива
Матеріалный складъ гор. сов.
Английская Прод.-Экспортная компанія
Дровяной складъ
Харбинъ-Центральный
Лѣсные склады бр. Шевченко и Скидельскаго
Сортировочная
Новый городъ
Р. Интендантскій
Р. Модягоу
На Куанченцзы
Складъ топлива
Модягоу
Модягоу
Р. Дровяной
Старый Харбинъ
Товарный дворъ
Старый-Харбинъ
Складъ топлива
На Пограничную
Маслобойные заводы

Больше половины отправленія Харбина Центральнаго составляютъ хлѣбные грузы и свыше 1 милл. пуд., или 25% отправленія, приходится на переотправку ввозныхъ товаровъ. Около 40% прибытія составляютъ мѣстные грузы и свыше 60%—ввозные съ Южно-Маньчжурской жел. дор.

Ст. Харбинъ—8-й участокъ.

Входящій въ составъ Харбинскаго узла 8-й участокъ расположенъ близъ моста черезъ рѣку Сунгари, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ важнѣйшимъ торговымъ центромъ Сѣверной Маньчжуріи—китайскимъ городомъ Фуцзядянемъ. Выгодное мѣстоположеніе 8-го участка послужило къ развитію коммерческой дѣятельности всего Мостового поселка и росту грузооборота самого 8-го участка.

Работа участка сосредоточена почти исключительно на заарендованныхъ у Кит. Вост. жел. дор. подъ частные склады участкахъ земли.

Всѣхъ частныхъ складовъ на 8-мъ участкѣ—112 считая и не приписанные. Расположены они на 118 участкахъ, принадлежащихъ Кит. Вост. жел. дор., и на 10 участкахъ внѣ полосы отчужденія—въ гор. Фуцзядянѣ; участки Кит. Вост. жел. дор. занимаютъ площадь въ 93,000 кв. саж.

18 складовъ работаютъ съ разными грузами—«цза-хо», 26 заняты мельницами и маслобойными заводами, 36 приписано для хлѣбныхъ грузовъ, 20—для навалочныхъ и одинъ—для соли.

Исключительная роль 8-го участка въ грузооборотѣ дороги и особыя условія, въ которыхъ протекаетъ работа его, побудили Управленіе Кит. Вост. жел. дор. передать съ 5 декабря 1921 г. 8-й участокъ въ вѣдѣніе Харбинскаго Коммерческаго Агентства, дабы создать благопріятныя условія дальнѣйшаго развитія коммерческой работы участка. Въ распоряженіи Агентства находится 4 пакгауза въ 600 кв. саж. общей площади.

Въ 1921 году была произведена переукладка путей. Система тупиковъ, ведущихъ къ частнымъ складамъ, препятствовавшая развитію интенсивной работы, была замѣнена системой параллельныхъ колецъ, опоясывающихъ 8-й участокъ, и предоставляющихъ наибольшія удобства для погрузки.

Грузооборотъ 8-го участка въ 1921 году далъ значительное улучшеніе по сравненію съ 1920 г., что видно изъ слѣдующихъ цифръ (въ милл. пуд.):

Отправленіе		Прибытіе	
1920 г.	1921 г.	1920 г.	1921 г.
26,7	34,2	11,0	13,0

Главнѣйшими грузами по отправленію и прибытію частныхъ грузовъ малой скорости въ 1921 году являлись:

ОТПРАВЛЕНО.		ПРИБЫЛО.	
Наименованіе грузовъ.	Пудовъ.	Наименованіе грузовъ.	Пудовъ.
Хлѣбные грузы	33.316.245	Уголь каменный	5.523.917
Соль	338.060	Соль	1.465.356
Мѣшки	205.789	Хлѣбные грузы	1.253.854
Масло бобовое	117.789	Дрова и лѣсъ	1.156.053
Лѣсные матеріалы	40.965	Строит. мат. (известь, камень, цементъ)	1.014.560
Остальные	187.185	Мѣшки	470.097
Итого	34.206.033	Сахаръ	177.505
		Мануфактура	175.364
		Желѣзо и желѣзныя издѣлія	161.061
		Вата	99.900
		Табакъ	67.429
		Остальные	1.595.441
		Итого	13.060.537

Въ отправленіи 8-го участка исключительную роль играютъ хлѣбные грузы, составляющіе 97%, затѣмъ соль, мѣшки, масло бобовое и, въ незначительномъ количествѣ, «цза-хо».

Въ прибытіи наибольшую роль играютъ навалочные грузы—58% общаго прибытія, затѣмъ «цза-хо»—22%, соль—11%, хлѣбные—9%. Изъ навалочныхъ первое мѣсто занимаетъ фушунскій уголь, составляющій 42,3% всего прибытія участка (5,5 милл. пудовъ). Пониженіе тарифа на «цза-хо», введенное съ 15 декабря 1921 года, повело къ значительному росту прибытія «цза-хо» въ декабрѣ 1921 года, и въ началѣ 1922 года.

Ст. Харбинъ-Пристань.

До 1 марта 1912 года ст. Харбинъ-Пристань не имѣла права отправлять и получать сама непосредственно грузы въ прямомъ сообщеніи съ Южно-Маньчжурской жел. дор. Въ прямой же тарифъ Китайско-Восточн.-Южно-Маньчж. сообщенія Харбинъ-Пристань была включена лишь 20-го декабря 1921 года. Запрещеніе это было проведено въ видахъ покровительства россійской торговлѣ и сбыта продуктовъ русской промышленности, въ виду нахожденія складовъ для русскихъ товаровъ (Московскіе ряды) въ Харбинѣ-Новомъ, во избѣжаніе прибытія товаровъ съ Южно-Маньчжурской жел. дор. непосредственно на Пристань.

Діаграмма № 60.

Грузооборотъ Харбинскаго Узла.

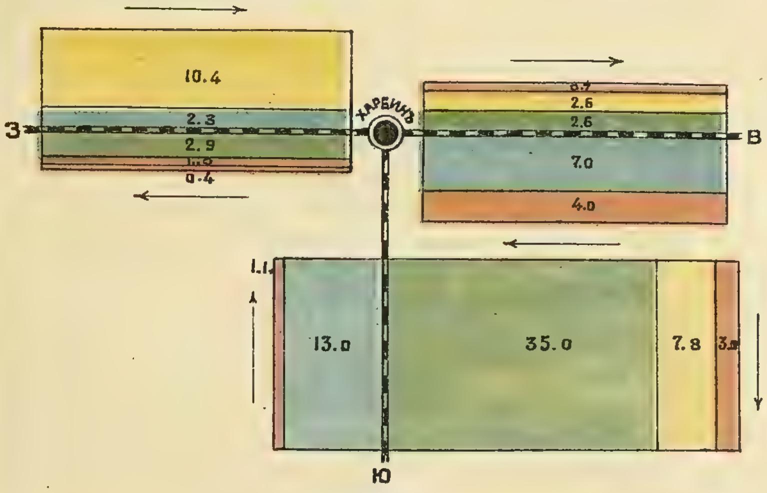
Въ милліонахъ пудовъ.

Прибытіе.

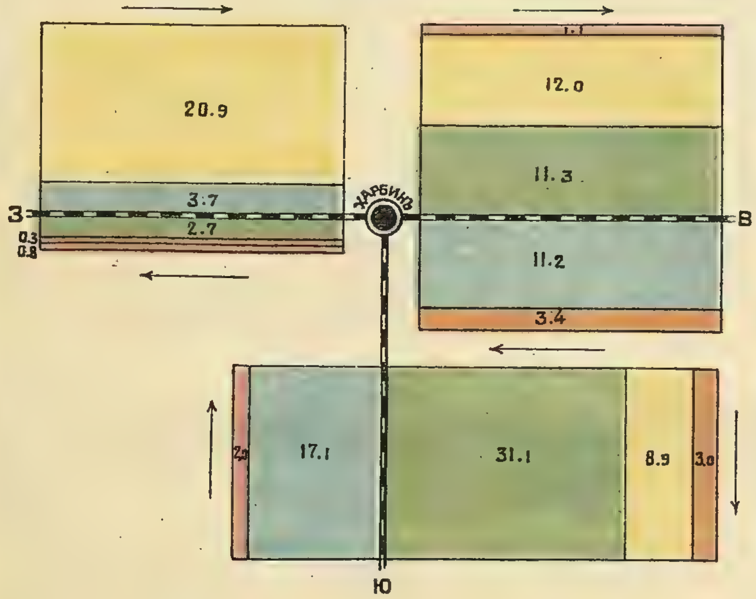
Отправленіе.

Транзитъ съ { Запада. Востока. Юга.

За 1920годъ.



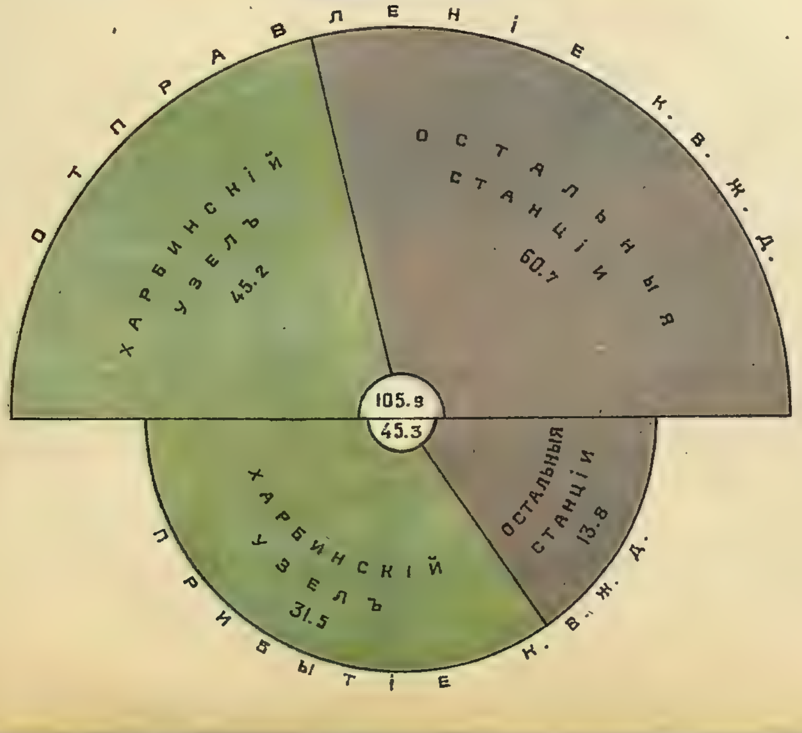
За 1921годъ.



Діаграмма № 61.

Грузооборотъ К.В.ж.д. и Харбинскаго узла за 1921 г.

Въ милліонахъ пудовъ.



Діаграмма № 62.

ГРУЗООБОРОТЪ ХАРБИНСКАГО УЗЛА И ОТДѢЛЬНЫХЪ ЕГО СТАНЦІЙ ЗА 1921 Г.

ЗЕРНОВЫЕ ГРУЗЫ.

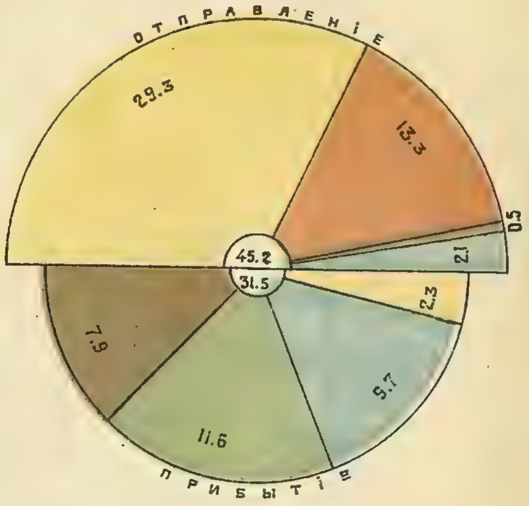
ВВОЗНЫЕ ГРУЗЫ, КРОМѢ УГЛЯ

ПРОДУКТЫ ХАРБИНСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

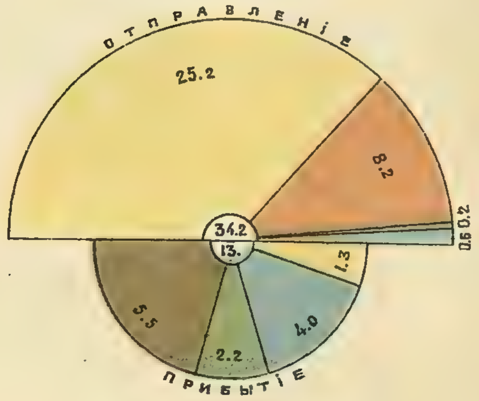
УГОЛЬ.

ПРОЧІЕ ГРУЗЫ.

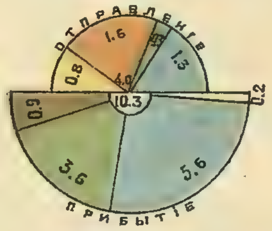
Харбинскій Узелъ.



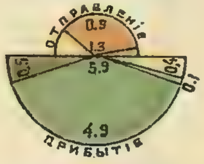
8-й Участокъ.



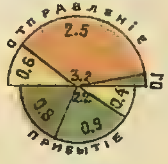
Харбинъ Центральный.



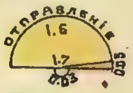
Харбинъ Пристань.



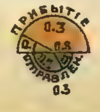
Старый Харбинъ.



Агентство.



Раз. Интендантскій



М.1

При станціи имѣются небольшой станціонный пакгаузъ въ 30 кв. саж., а также 3 коммерческихъ пакгауза площадью 380 кв. саж., находящіеся въ распоряженіи Харбинскаго Коммерческаго Агентства. Кромѣ того, на Пристани расположенъ пакгаузъ, являющійся Центральнымъ складомъ невостребованныхъ грузовъ. Къ станціи приписано 15 частныхъ складовъ, занимающихъ площадь въ 5.228 кв. саженъ.

Грузами отправленія являются, главнымъ образомъ, хлѣбные грузы: *на вывозъ*—бобы, пшеница, поступающіе съ Сунгари, мука и жмыхи мельницъ и заводовъ, расположенныхъ вблизи Харбина-Пристани; *въ мѣстномъ*—преимущественно мука. Грузами прибытія въ настоящее время являются главнымъ образомъ, навалочные. Дрова, лѣсной строительный матеріалъ, камень, известь прибываютъ съ восточной линіи, уголь—съ Южно-Маньчжурской жел. дороги.

Съ 1920 года грузооборотъ ст. Харбинъ-Пристань значительно упалъ. Причинами сокращенія являются—торговый ростъ гор. Фуцзядяня, сильное обмелѣніе р. Сунгари вблизи станціи и переходъ рѣчной Китайской Таможни въ Фуцзядянь.

Зимой 1920—22 года дорога произвела работы по углубленію русла рѣки Сунгари у Харбина-Пристани. Это обстоятельство можетъ значительно оживить работу станціи.

Главнѣйшими изъ частныхъ грузовъ малой скорости въ 1921 году являлись (пудовъ):

По отправленію:

Хлѣбные грузы	1.183.068	Желѣзо и желѣзныя издѣлія	18.920
Лѣсные матеріалы	13.244	Остальные	30.508

Итого 1.245.740

По прибытію:

Строительные матеріалы .	2.414.372	Сѣно	39.461
Лѣсные матеріалы	2.389.547	Сахаръ	7.461
Уголь каменный	509.185	Мануфактура	1.479
Хлѣбные грузы	396.259	Мѣшки	633
Желѣзо и желѣзныя издѣлія	54.341	Соль	32
		Остальные	80.065

Итого 5.829.835

Ст. Харбинъ-Старый.

Главнѣйшими по отправленію и прибытію частными грузами малой скорости являлись (пудовъ):

Наименованіе грузовъ	1913	1914	1919	1920	1921
По отправленію:					
Хлѣбные грузы	505.695	657.316	1.524.460	1.493.461	2.968.092
Овощи	88.603	175.820	147.486	123.129	96.529
Масло сѣменное	8.688	8.012	107.341	77.292	39.021
Спиртъ и водочныя издѣлія	96.303	65.300	5.944	—	20.462
Лѣсные матеріалы	3.515	7.101	7.750	79.696	14.495
Остальные	26.576	16.438	24.945	40.697	13.219
Итого	729.380	929.987	1.817.926	1.814.275	3.151.818
По прибытію:					
Уголь каменный	606.462	573.247	490.338	555.615	816.846
Лѣсные матеріалы	15.873	61.577	241.097	106.777	517.017
Хлѣбные грузы	373.330	216.981	50.014	120.239	387.765
Строительные матеріалы	12.176	187.475	77.131	242.295	280.409
Сѣно	—	—	—	—	155.459
Остальные	173.061	114.912	155.943	95.855	72.925
Итого	1.118.902	1.154.192	1.014.523	1.120.781	2.225.421

На экспортъ со станціи Харбинъ-Старый отправляются жмыхи, мука и бобовое масло съ расположенныхъ у станціи заводовъ и мельницъ. Въ мѣстномъ сообщеніи идетъ мука, спиртъ, водка, а также овощи—свекла (отправленіе овощей на востокъ ближайшаго къ станціи разъѣзда Ченгаузъ также входитъ въ отправленіе станціи Харбинъ-Старый), идущая на Ашихэ для сахарнаго завода.

Грузами прибытія являются преимущественно: лѣсные съ восточной линіи—со станціи Яблоня, Лукашево и др.; известь—со станцій Эрцендяньцзы, Эрдахэцзы, Сяолинъ; фушунскій уголь—съ Южно-Маньчжурской ж. д., хлѣбные—со станцій Аньда, Маньгоу, Дуйциньшань, сѣно—со станцій Сунъ и Маньгоу.

На станціи имѣются два подъѣздныхъ пути: одинъ длиною 586 саж. на востокъ отъ станціи къ заводу Кабалкина и др.; второй на западъ отъ станціи длиною 292 саж. У станціи расположено 11 частныхъ складовъ и разбито 52 участка III категоріи.

Разъѣздъ Интендантскій.

Разъѣздъ Интендантскій пріобрѣлъ право самостоятельнаго составленія документовъ лишь съ 1921 года, ранѣе же его работа проводилась по станціи Харбинъ-Центральный. Разъѣздъ обслуживаетъ цѣлый рядъ расположенныхъ въ его районѣ фабрично-заводскихъ предпріятій: пять маслобойныхъ заводовъ, двѣ паровыхъ мельницы, винокуренный заводъ и кожевенный. Маслобойные заводы, винокуренный и мельницы имѣютъ подъѣздные заводскіе пути общимъ протяженіемъ 1615 саженъ.

На разъѣздѣ имѣется 3 большихъ коммерческихъ пакгауза площадью въ 2.100 кв. саж., и 3 частныхъ склада, разбито 42 участка III-й категоріи.

Въ 3—4 верстахъ на югъ отъ разъѣзда расположенъ китайскій поселокъ Куй-сянь-тунь, вырабатывающій значительное количество кирпича для снабженія города Харбина и его пригородовъ. Въ виду того, что въ районѣ города ощущается недостатокъ свободной площади подъ крупныя промышленныя предпріятія, естественно ожидать, что разъѣздъ станетъ центромъ цѣлаго промышленнаго городка.

Разъѣздъ Интендантскій отправляетъ на экспортъ преимущественно муку и масло бобовое. Съ Южно-Маньчжурской жел. дор. прибываютъ—фушунскій уголь, желѣзныя издѣлія и машины. Въ мѣстномъ сообщеніи восточная линія присылаетъ строительные и лѣсные матеріалы, а западная—сѣно.

Грузооборотъ разъѣзда въ 1921 году по отправленію и прибытію частныхъ грузовъ малой скорости выразился въ слѣдующихъ цифровыхъ данныхъ:

Отправлено:	Пудовъ.	**Прибыло:**	Пудовъ.
Хлѣбные грузы	721.041	Уголь каменный	162.771
		Строительные матеріалы	43.995
Масло бобовое	121.998	Камень	36.000
		Лѣсные матеріалы	10.200
Остальные	6.088	Масло бобовое	8.116
		Остальные	6.199
Итого	849.127	Итого	267 281

Харбинское Агентство.

Харбинское Коммерческое Агентство состоитъ изъ отдѣленій на Пристани и 8-мъ участкѣ. Къ нему также относится работа Перевалочной, расположенной у Ковша. Работа отдѣленія Агентства на Пристани незначительна, хотя она и увеличилась въ 1921 году.

Отдѣленіе на Пристани отправляетъ и получаетъ сборные грузы.

Главное значеніе въ работѣ Харбинскаго Агентства имѣетъ Перевалочная станція, расположенная у Ковша и примыкающая непосредственно къ 8-му участку. Она работаетъ исключительно по перевалкѣ хлѣбныхъ грузовъ, прибывающихъ по рѣкѣ Сунгари на баржахъ, главнымъ образомъ для экспорта.

При станціи Перевалочной имѣется два большихъ коммерческихъ пакгауза общей площадью въ 1.000 кв. саж., а также деревянные настилы для склада хлѣбныхъ грузовъ, площадью въ 1.200 кв. саж.

Общая работа Коммерческаго Агентства по Перевалочной и отдѣленіямъ на Пристани и 8-мъ участкѣ, не считая грузооборота частныхъ складовъ 8-го участка, выразились въ 1921 г. (въ пудахъ);

	Отправлено:	**Прибыло:**
Отдѣленіе на Пристани	117.793	99.495
» » »	119.074	187.551
Перевалочная	3.618.766	3.558.320 (съ р. Сунгари)
Итого .	3.855.633	3.855.633

Такимъ образомъ, работа Харбинскаго узла сосредоточена преимущественно на 8-мъ участкѣ. Надо полагать, что дальнѣйшее развитіе ея будетъ происходить за счетъ 8-го участка, гдѣ сосредоточены мельницы, заводы и многочисленныя склады торговыхъ фирмъ.

Въ случаѣ предполагаемаго открытія товарной конторы въ Фуцзядянѣ, послѣдняя должна дать значительную работу, которая будетъ рости отчасти за счетъ 8-го участка и Харбина-Центральнаго.

Конкурентамъ 8-му участку можетъ явиться лежащая на противоположномъ берегу р. Сунгари торговая слободка Ма-цзя-чуань-коу. Въ 1921 году она значительно развилась. Въ случаѣ приведенія вѣтки къ слободкѣ можно разсчитывать на большое развитіе ея грузооборота, такъ-какъ дешовая аренда земли, хорошій причалъ, отсутствіе нѣкоторыхъ пошлинъ, въ частности на хлѣбъ, на ввозъ его въ Гиринскую провинцію (слободка находится въ Цицикарской провинціи) создаютъ для для этого благопріятныя условія.

Съ измѣненіемъ политики дороги въ отношеніи ст. Харбинъ-Пристань и углубленіемъ русла рѣки возлѣ нея слѣдуетъ разсчитывать на оживленіе ея работы отчасти за счетъ Харбина-Центральнаго.

Имѣетъ всѣ данныя къ дальнѣйшему росту промышленный городокъ на раз. Интендантскомъ.

XXII.

Тарифы Китайской Восточной желѣзной дороги.

Исторія тарифовъ Кит. Вост. жел. дор. рѣзко распадается на четыре

1-й періодъ: до русско-японской войны (1903—1904/5 годъ).
2-й » послѣ Портсмутскаго мира до войны 1914 года.
3-й » войны и революціи (1914—1920 годъ).
и 4-й » современное состояніе (съ 1921 года).

1. Тарифы до Русско-Японской войны.

Постройка Кит. Вост. жел. дороги имѣла цѣлью установленіе сплошного рельсового пути изъ Россіи въ ея дальневосточныя владѣнія и соединеніе Сибирской магистрали съ Уссурійскимъ краемъ и незамерзающими портами Тихаго Океана.

Въ основу тарифной политики при созданіи К. В. ж. д. были положены три основныхъ положенія: 1) дорога должна была служить проводникомъ русскаго экономическаго вліянія въ краѣ и *всемѣрно* содѣйствовать водворенію на рынки Маньчжуріи и прилегающей къ ней Монголіи и внутренняго Китая русскихъ товаровъ; 2) способствовать развитію транзитныхъ перевозокъ пассажировъ, багажа и груза по Великому Сибирскому пути изъ Европы въ порты Китая и Японіи и обратно и 3) въ отношеніи тарифовъ мѣстнаго сообщенія было принято положеніе, что ставки этихъ тарифовъ должны быть возможно болѣе высокими, какъ для увеличенія общей доходности дороги, такъ и въ цѣляхъ противодѣйствія облегченному распространенію иностранныхъ товаровъ, проникающихъ безпошлинно черезъ южные порты Китая.

Наоборотъ, ввозные тарифы прямого русско-китайскаго сообщенія (изъ Россіи) для товаровъ отечественнаго производства рѣшено было установить въ возможно пониженномъ размѣрѣ для завоеванія рынковъ Маньчжуріи.

Въ отношеніи вывоза въ Россію было принято за правило—допускать вывозъ въ Россію лишь того сырья или тѣхъ продуктовъ, въ которыхъ въ Россіи чувствовалась опредѣленная потребность и которые не могли бы конкурировать съ аналогичными продуктами отечественнаго производства.

Тарифы на вывозъ изъ Маньчжуріи въ сопредѣльныя русскія области китайскаго сырья (хлѣба, скота, кожъ, шерсти) признано желательнымъ держать въ пониженномъ размѣрѣ для облегченія переработки его на мѣстныхъ фабрикахъ и заводахъ и недопущенія на тамошніе рынки (напр., въ Уссурійскій край) американской муки, австралійскаго мяса и т. п.

Вывозъ хлѣба въ Уссурійскій край и Приамурье долженъ былъ регулироваться основнымъ требованіемъ, чтобы внѣдреніе въ край маньчжурскаго зерна не наносило ущерба мѣстному земледѣлію.

Въ отношеніи вывоза хлѣба въ Забайкалье было установлено, что маньчжурскій хлѣбъ не долженъ былъ проникать въ Забайкалье далѣе Читы. Кит. Вост. жел. дорогѣ было предложено такъ конструировать тарифы, чтобы пшеница и мука изъ Харбина (1.323 верстъ) перевозились до Читы по той же ставкѣ, что и западно-сибирскій хлѣбъ изъ Ново-Николаевска (2.695 верстъ).

Наконецъ, особое вниманіе было признано необходимымъ обратить на привлеченіе для транзитныхъ перевозокъ чая—груза, по своему количеству и цѣнности, для русскихъ дорогъ весьма интереснаго, отвлекая его отъ караваннаго пути черезъ Монголію, или воднаго—по Амуру (черезъ Срѣтенскъ).

Кромѣ того, тарифами, введенными въ дѣйствіе при началѣ коммерческой эксплоатаціи дороги въ 1903 году, опредѣлялось направленіе экспорта хлѣбныхъ грузовъ на главный незамерзающій портъ Тихаго Океана—Дальній.

Задача тарифной политики, по словамъ тов. Предсѣдателя Правленія Общества Кит. Вост. жел. дор. А. Н. Венцеля, состояла въ томъ, «чтобы направить по возможности всю перевозку импортныхъ и экспортныхъ грузовъ черезъ находящійся въ полномъ распоряженіи дороги портъ Дальній, поборовъ конкурренцію рѣки Ляо и порта Инкоу».

Въ соотвѣтствіи съ изложенными выше задачами была принята въ 1903 году слѣдующая схема тарифовъ:

Большая скорость . . $^{1}/_{7}$ коп. съ пудо-версты

I классъ	$^{1}/_{7}$ коп. съ п.-в.	V классъ	$^{1}/_{14}$ коп. съ п.-в.
II »	$^{1}/_{8}$ — » »	VI »	$^{1}/_{16,6}$ — » »
III »	$^{1}/_{10}$ — » »	VII »	$^{1}/_{20}$ — » »
IV »	$^{1}/_{12,5}$ - » »	VIII »	$^{1}/_{25}$ — » »

Два особо пониженныхъ тарифа:

Классъ А — $^{1}/_{33}$ коп. съ п.-в. и В — $^{1}/_{50}$ коп. съ п.-в.

Кромѣ того, для перевозки хлѣбныхъ грузовъ существовалъ лишь одинъ дифференціальный тарифъ по схемѣ:

1 — 250 верстъ	VI классъ — $^{1}/_{16,6}$
251 — 400 »	прибавляется по $^{1}/_{25}$
401 — 650 »	» » $^{1}/_{50}$
651 — 800 »	VIII классъ — $^{1}/_{25}$
801 —1575 »	прибавляется по $^{1}/_{50}$
свыше 1575 »	по классу А. — $^{1}/_{33}$ съ п.-в.

Какъ видно, тарифы по своимъ ставкамъ были достаточно высоки: въ то время, какъ на русскихъ дорогахъ высшая ставка была установлена въ 1/10 съ п.-в., на Кит. Вост. жел. дор. дорогіе товары (1 кл.) таксировались по 1/7 съ пудо-версты. И такъ какъ, напримѣръ, мануфактура таксировалась по 1-му классу, то схема тарифовъ соотвѣтствовала заданію: быть возможно высокой, дабы заградить доступъ въ Маньчжурію иностраннымъ товарамъ, въ частности мануфактурѣ.

Что касается ввоза изъ Россіи предметовъ отечественнаго производства, то для нихъ были установлены особые ввозные тарифы Русско-Китайскаго сообщенія, ставки которыхъ были равны минимальнымъ ставкамъ, по которымъ на Кит. Вост. жел. дорогѣ перевозились лишь навалочные, дешовые грузы: кирпичъ, глина, уголь и т. д.

Для сравненія приводимъ слѣдующія данныя стоимости провоза главныхъ грузовъ изъ Россіи:

НАИМЕНОВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	Разстоянія.	Плата въ прямомъ сообщеніи въ коп. за пудъ.	Съ пудо-версты.	Въ мѣстн. сообщеніи съ пудо-вер.
Мануфактура изъ Москвы	7.041	174,22	1/40	1/7
Желѣзныя издѣлія изъ Екатеринбурга	5.338	107,57	1/50	1/8
Сахаръ изъ Кіева	7.715	136,94	1/56	1/8
Спиртъ изъ Москвы	7.041	155,02	1/45	1/7

Для вывоза хлѣба, какъ было указано, были поставлены условія: 1) вывозъ въ Уссурійскій край не долженъ былъ наносить ущерба мѣстному земледѣлію, 2) вывозъ въ Забайкалье до Читы долженъ былъ имѣть ставку, равную стоимости провоза сибирскаго хлѣба, и 3) экспортъ хлѣба долженъ былъ быть направленъ на портъ Дальній.

По схемѣ хлѣбнаго тарифа провозъ отъ Харбина до Владивостока (740 верстъ) былъ 29,45 коп. (1/25); отъ Харбина до Дальняго (887 верстъ)—17,6 коп. (1/51). Такимъ образомъ, перевозка до порта Дальній обходилась дешевле болѣе чѣмъ въ полтора раза сравнительно, съ Владивостокомъ, и доступъ въ Уссурійскій край маньчжурскаго зерна былъ нѣсколько затрудненъ.

Для вывоза въ Забайкалье хлѣбъ таксировался: отъ Харбина до Читы —35,92 коп. (1/38); отъ ст. Обь (Ново-Николаевска)—34,01 коп. (1/78). Преимущество оставалось за сибирскимъ хлѣбомъ.

Для привлеченія чая черезъ Дальній и Владивостокъ изъ пунктовъ его отправленія—Ханькоу, Шанхая, Коломбо, и Калькутты—былъ принятъ особо пониженный тарифъ и установлены особыя таможенныя льготы для чаеторговцевъ.

2-й періодъ: отъ Портсмутскаго мира до войны 1914—17 гг.

Согласно Портсмутскому миру, какъ извѣстно, южная часть дороги отъ ст. Куаньченцзы (въ 223 верстахъ отъ Харбина на югъ) перешла въ арендное пользованіе Японіи, что совершенно измѣнило все строеніе коммерческой дѣятельности дороги. Результатомъ новой обстановки явились активная конкуренція японскихъ товаровъ, переносъ экспорта во Владивостокъ и развитіе гужевого транспорта на короткомъ участкѣ дороги—между Куаньченцзы и Харбиномъ.

Въ виду этихъ новыхъ условій экономической жизни и (такъ какъ выработанная въ 1903 году схема тарифовъ для многихъ грузовъ была слишкомъ высока), для облегченія условій коммерческой дѣятельности, крайне стѣсненной ликвидаціей войны, въ періодъ съ 1905 по 1907 гг. было установлено нѣсколько временныхъ тарифовъ и допущенъ цѣлый рядъ значительныхъ рефакцій для отдѣльныхъ партій грузовъ. Въ частности, въ 1906 году былъ установленъ спеціальный экспортный тарифъ на вывозъ хлѣбныхъ грузовъ черезъ Владивостокъ.

Одновременно, признавая необходимымъ, въ виду измѣнившейся обстановки, внести въ работу по пересмотру тарифовъ опредѣленную систему съ ясно намѣченной конечной цѣлью, Правленіе Общества въ 1907 году представило Министру Финансовъ подробно мотивированный докладъ, «О коммерческихъ задачахъ и тарифной политикѣ Кит. Вост. жел. дороги», главныя положенія коего были Высочайше утверждены 20 марта 1907 года. Руководящія указанія этого доклада положены были въ основанія новаго пересмотра тарифовъ, произведеннаго въ Особомъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Тов. Предсѣдателя Правленія Общества Кит. Вост. жел. дороги А. Н. Венцеля въ въ 1908 году.

Основные принципы новой тарифной политики были таковы:

1) Главной задачей тарифной политики Кит. Вост. жел. дороги оставались, по прежнему, всяческое содѣйствіе по распространенію отечественныхъ издѣлій и завоеванію маньчжурскаго рынка. Главенствующую цѣль такъ опредѣлялъ К. П. Лазаревъ: «при установленіи размѣровъ тарифныхъ платъ, должно было быть принято во вниманіе не развитіе благосостоянія края съ посильными жертвами со стороны желѣзной дороги, какъ это имѣло мѣсто въ отношеніи отечественныхъ желѣзныхъ дорогъ къ пролегаемымъ ими районамъ, а эксплоатацію перевозочнаго предпріятія на колоніальныхъ началахъ, т.-е. въ пользу метрополіи, а не за ея счетъ».

2) Но такъ какъ въ самые ближайшіе годы трудно было разсчитывать на распространеніе нашего экономическаго вліянія въ Маньчжуріи, Совѣщаніе полагало правильнымъ «не содѣйствовать путемъ тарифныхъ мѣръ развитію обрабатывающей промышленности въ Маньчжуріи», сохраняя край для продуктовъ русскаго производства.

3) Строеніе тарифовъ должно было облегчать доставку изъ Маньчжуріи и Монголіи сырья въ цѣляхъ насажденія и развитія русской промышленности въ коренныхъ русскихъ областяхъ: Забайкальской, Уссурійской и Амурской,

и 4) Сознавая вполнѣ ясно неизбѣжность конкуренціи Китайской Восточной и Южно-Маньчжурской жел. дорогъ, въ зависимости отъ противоположныхъ преслѣдуемыхъ ими цѣлей, Совѣщаніе отмѣтило, что «соперничество это не должно переходить извѣстнаго предѣла, при которомъ стремленіе къ сохраненію дорогой возможно большаго количества грузовъ не давало бы, однако, повода къ осложненіямъ съ Японіей».

Въ самомъ строеніи тарифовъ при ихъ выработкѣ были приняты положенія: 1) взять съ перевозки грузовъ весь тотъ сборъ, который платежная способность товара можетъ выдержать, безъ опасенія отвлеченія товаровъ на гужъ или на воду, и 2) ставки классовъ не должны быть примѣняемы безусловно во всѣхъ направленіяхъ, а могутъ быть измѣняемы въ зависимости отъ направленія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, съ потерей нами порта Дальняго, въ интересахъ дороги было признано необходимымъ направить экспортъ на Владивостокъ, какъ единственный русскій портъ, оставшійся въ распоряженіи дороги.

Строй мѣстныхъ тарифовъ. Для выполненія поставленнаго условія «взять съ перевозки товара весь тотъ сборъ, который платежная способность можетъ выдержать», была примѣнена гибкая, но весьма сложная система большей частью дифференціальныхъ тарифовъ, при чемъ товары были разбиты по степени ихъ платежеспособности и по другимъ признакамъ на 35 классовъ. Эта схема сохранила свое дѣйствіе и до сихъ поръ.

Существующія ставки классовъ.

1	класса	—1/7.	18	класса	—1/25.
2	»	—1/7—1/8.	19	»	—1/25—1/35.
3	»	—1/8.	20	»	—1/25—1/40.
4	»	—1/8—1/10.	21	»	—1/30.
5	»	—1/10.	22	»	—1/30—1/50.
6	»	—1/10—1/12.	23	»	—1/30—1/60.
7	»	—1/12.	24	«	—1/30—1/75.
8	»	—1/12—1/14.	25	»	—1/35.
9	»	—1/14.	26	»	—1/35—1/40.
10	»	—1/14—1/17.	27	»	—1/35—1/60.
11	»	—1/17.	28	»	—1/40.
12	»	—1/17—1/20.	29	»	—1/40—1/60.
13	»	—1/17—1/30.	30	»	—1/40—1/60.
14	»	—1/17—1/50.	31	»	—1/50.
15	»	—1/20.	32	»	—1/50—1/60.
16	»	—1/20—1/25.	33	»	—1/50—1/70.
17	»	—1/20—1/60.	34	»	—1/60.

35 класса—1/60—1/75.

Для борьбы съ гужомъ на участкѣ Харбинъ—Куаньчѣнцзы, цѣлому ряду товаровъ, имѣющихъ широкое распространеніе среди китайскаго населенія, такъ называемыхъ, «цза-хо», было предоставлено значительное пониженіе противъ основного класса товара. Такъ, напримѣръ, мануфактура перевозилась по 1-му классу (1/7), а китайскія бумажныя ткани по 5-му классу—(1/10); бумага по 4-му классу (1/8—1/10), а кит. жертвенная бумага по 16-му классу (1/20—1/25) и т. п.

Для того, чтобы заградить доступъ въ Маньчжурію иностраннымъ товарамъ, была примѣнена система *одностороннихъ тарифныхъ барьеровъ*, при которыхъ товаръ отъ Куаньченцзы на сѣверъ таксировался дороже, чѣмъ на югъ отъ Харбина. Напр., провозъ вагона сахара стоилъ (безъ доп. сборовъ)

отъ Куаньченцзы до Харбина . . . . 329,00 руб.
» Харбина до Куаньченцзы . . . . . 250,00 »

Такіе же тарифные барьеры были созданы и со стороны Владивостока на участкѣ Харбинъ—Пограничная, для загражденія ввоза иностранныхъ товаровъ съ востока.

Спеціальные тарифы. Въ виду основной задачи—не поощрять развитіе мѣстной промышленности путемъ тарифныхъ мѣропріятій, въ мѣстномъ сообщеніи по проекту 1908 г. никакихъ льготъ не дѣлалось. Однако въ періодъ съ 1908 по 1914 годъ въ полосѣ отчужденія возникло нѣсколько заводовъ русскихъ предпринимателей: сахарный заводъ въ Ашихэ и спиртогонные въ Харбинѣ.

Желая нѣсколько пойти навстрѣчу этимъ заводамъ въ ихъ конкуренціи съ ввозными товарами дорога установила спеціальный тарифъ для сахара отъ ст. Ашихэ (1/10—1/17) и для спирта отъ ст. Харбинъ до станцій южной линіи.

Кромѣ того, въ связи съ установленіемъ въ 1912 году спеціальнаго тарифа № 9 въ Кит. Вост.—Южно-Маньчж. сообщеніи для вывоза муки на югъ былъ установленъ такой же льготный тарифъ № 6 (1/40 съ п/версты) отъ станцій, гдѣ имѣлись мельницы, до ст. Куаньченцзы.

Впослѣдствіи (въ 1914 году) былъ установленъ весьма низкій тарифъ (1/50—1/120 съ п/версты) для Чжалайнорскаго угля и для ввоза алебастра изъ Забайкалья.

Въ Уссурійско-Китайскомъ прямомъ сообщеніи, по общему правилу, грузы таксируются по совокупности тарифовъ мѣстнаго сообщенія. Спеціальные же тарифы предназначались: а) для поощренія вывоза издѣлій русской промышленности изъ Приморья: цемента, (со ст. Евгеньевка), Сучанскаго угля, спичекъ (со ст. Седанка), овощей, грибовъ и зелени (отъ ст. Владивостокъ и Хабаровскъ) и рыбы свѣжей и соленой—съ Амура; б) для развитія русской промышленности въ Уссурійскомъ краѣ были установлены спеціальные тарифы: для подвоза хлѣба къ мельницамъ въ Никольскъ-Уссурійскомъ, кости простой, кожъ и шкуръ, шерсти и т. д. Кромѣ того, для поощренія развитія мукомольной промышленности въ Приморьѣ были установлены особые перемолочные тарифы.

Для привлеченія на Владивостокъ грузовъ китайскаго происхожденія и отвлеченія ихъ отъ направленія на Дайренъ были установлены спеціальные тарифы: для чая байховаго (сохраненъ тарифъ 1903 года), для риса и соли каменной. Впослѣдствіи къ этимъ тарифамъ были добавлены спеціальные тарифы для ввоза китайскихъ бумажныхъ тканей, циновокъ, соды кальцинированной и др. Тарифъ № 4 (лѣсъ) и № 5 и 10 (скотъ и мясо) имѣли цѣлью борьбу съ ввозомъ американскаго лѣса и шанхайскаго (чифускаго) мяса въ Приморье. Кромѣ того, съ цѣлью борьбы съ водной перевозкой грузовъ внизъ по р. Сунгари былъ установленъ цѣлый рядъ навигаціонныхъ тарифовъ, главнымъ образомъ отъ Харбина до Хабаровска въ прямомъ Уссурійско-Кит. сообщеніи.

Прямыя сообщенія съ японскими дорогами. Въ 1907 году состоялась смычка Южно-Маньчжурской и Кит. Вост. жел. дор. Въ виду этого, 31-го мая 1907 года, примѣнительно къ ст. VIII-й Портсмутскаго договора, была заключена «Временная конвенція касательно соединенія русскихъ и японскихъ желѣзныхъ дорогъ». По этой конвенціи договаривающіяся стороны обязывались установить соглашеніе о прямомъ пассажирскомъ и грузовомъ сообщеніи между дорогами.

Основные вопросы этого соглашенія обсуждались уже въ апрѣлѣ 1908 года при участіи японскаго посла въ С.-Петербургѣ, барона Мотоно. Лѣтомъ того же года Петербургъ посѣтилъ министръ путей сообщенія баронъ Гото для опредѣленія основныхъ принциповъ предстоящихъ переговоровъ. Осенью 1908 года въ Петербургѣ была созвана «Первая конференція по установленію прямыхъ пассажирскихъ и грузовыхъ сообщеній». Выработка основныхъ положеній прямого сообщенія происходила крайне медленно въ виду удаленности договаривающихся странъ и новизны дѣла, особенно для Японіи, какъ островной страны, не состоявшей ранѣе въ прямыхъ сообщеніяхъ, и лишь въ 1912 году былъ установленъ тарифъ прямого грузового К.-В.-Ю.-М. сообщенія.Въ 1914 году этотъ тарифъ былъ нѣсколько упрощенъ.

Расчетъ платъ за перевозку грузовъ, какъ общее правило, производится по сложности тарифовъ обѣихъ дорогъ. Исключеніе сдѣлано лишь для грузовъ, вывозъ и ввозъ коихъ желательно было поощрить для той или другой стороны. Такъ, для русскихъ, по направленію съ К. В. на Ю.-М ж. д. были установлены спеціальные тарифы на лѣсъ, муку, масло коровье, сахаръ, спиртъ и мануфактуру; для японцевъ: на каменный уголь, фрукты, рыбу, мѣшки, керосинъ и т. п. Одновременно, по желанію обѣихъ сторонъ, были установлены взаимные льготные тарифы для русскаго цемента со ст. Евгеньевка Уссурійской ж. д. и японскаго со ст. Чоушуйцзы Ю.-М. ж. д.

Особую остроту вызвалъ вопросъ о конкуренціи Дайрена и Владивостока. На 1-й конференціи (15 ноября 1908 года) былъ впервые выдвинутъ и утвержденъ принципъ отказа договаривающихся желѣзныхъ дорогъ отъ взаимной конкуренціи и установлена необходимость тарифнаго равновѣсія. Но провозглашенный принципъ оказалось весьма трудно осуществить на дѣлѣ. Достаточно было поставить вопросъ о пунктѣ тарифнаго равновѣсія, чтобы все соглашеніе заколебалось. Японскіе представители предлагали считать пунктомъ равновѣсія Харбинъ, уравнявъ отъ него ставки на Дайренъ и Эгершельдъ, но предложеніе это было категорически отвергнуто представителями Кит. Вост. ж. д., которые, со своей стороны, предложили считать тарифо-раздѣльной станціей Куаньченцзы. На это, въ свою очередь, не согласились представители Ю.-М. ж. д., которые выдвинули принципъ, «что не существуетъ двухъ районовъ желѣзныхъ дорогъ Маньчжуріи, а обѣ дороги имѣютъ одинъ общій районъ». Это предложеніе было отклонено представителями К. В. ж. д., и провозглашенный принципъ равновѣсія практически не былъ разрѣшенъ.

Одновременно съ установленіемъ прямого К.-В.-Ю.-М. сообщенія разрабатывался вопросъ объ установленіи прямыхъ сообщеній съ японскими правительственными дорогами черезъ Владивостокъ и Дайренъ. Во избѣжаніе соперничества между Дайреномъ и Владивостокомъ произведено было территоріальное распредѣленіе сферъ вліянія того и другого направленія. 1) Для японскихъ станцій сѣвернѣе Кіото (Токіо, Іокогама, Нагойя и Цуруга) установлены тарифы прямого сообщенія черезъ Владивостокъ; 2) для южныхъ портовъ Японіи (Осака, Кобэ, Симоносеки и Модзи)—черезъ Дайренъ, при чемъ ставки отъ Осака въ виду близости отъ Кіото, раздѣляющей два направленія, рѣшено уравнять по наиболѣе низкой.

Изъ изложеннаго видно, что въ своемъ стремленіи къ наиболѣе успѣшному выполненію поставленныхъ ей обще-государственныхъ задачъ, Кит. Вост. жел. дорога должна была открыто жертвовать своими хозяйственными интересами и игнорировать (если не затруднять) развитіе мѣстной промышленности.

Такъ, предоставленіе нѣкоторыхъ очень скромныхъ льготъ единственному въ краѣ свекло-сахарному заводу въ Ашихэ приводилось какъ примѣръ того, «насколько тарифная политика Кит. Вост. жел. дор. *гибельно* отражается на интересахъ русской промышленности и торговли».

Придерживаясь строго указаній упомянутаго выше доклада «О коммерческой дѣятельности и тарифной политикѣ дороги», дорога не принимала и не могла принимать мѣръ къ оживленію и насажденію нѣкоторыхъ вполнѣ жизненныхъ предпріятій и соотвѣтствующими тарифами привлекать нужные грузы. Напримѣръ, рѣшеніе привлечь монгольское сырье къ перевозкѣ на Либаву (транзитомъ черезъ Россію) заставило дорогу отказаться отъ направленія этого сырья на Владивостокъ или Дайренъ, и въ результатѣ все это сырье стало уходить гужомъ черезъ Калганъ и Тяньцзинъ.

Въ еще худшемъ положеніи оказалась дорога въ отношеніи импорта иностранныхъ товаровъ черезъ Владивостокъ. Русскіе товары, въ весьма маломъ количествѣ перевозимые въ заморскомъ русско-китайскомъ сообщеніи, не могли заполнить весь рынокъ и вытѣснить товары, ввозимые изъ Японіи и Китая. Вслѣдствіе же высокихъ ставокъ на импортные грузы и существованія тарифныхъ барьеровъ, ввозъ черезъ Владивостокъ почти совершенно прекратился и пошелъ по болѣе дешовому пути черезъ Дайренъ и Куаньченцзы. Соединенными усиліями Управленія дороги, харбинскаго и владивостокскаго биржевыхъ комитетовъ удалось понизить ставки на Владивостокъ для импорта иностранныхъ товаровъ, но этотъ тарифъ былъ введенъ уже во время войны (въ 1915 году) и фактическихъ результатовъ дать не могъ.

III. 3-й періодъ: война и революція.

Въ теченіе этого періода принципы тарифной политики дороги, несмотря на калейдоскопически измѣнявшуюся обстановку, какъ въ Россіи, такъ и въ Маньчжуріи, оставались неизмѣнными.

Но если система тарифовъ оставалась прежней, то стоимость (абсолютная) тарифныхъ ставокъ претерпѣвала самыя жестокія измѣненія. Съ конца 1914 г. началось общее паденіе нашихъ кредитныхъ знаковъ, которые, продержавшись въ 1915 г. на уровнѣ въ среднемъ 1.37 за енъ, а въ 1916 г.—1.72 за енъ, въ 1917 году, со времени русской революціи, начали стремительно падать внизъ.

Измѣненіе курса рубля автоматически отражалось на высотѣ тарифныхъ ставокъ: съ паденіемъ рубля падала абсолютная стоимость тарифнаго рубля въ твердой валютѣ.

Тарифный рубль оплачивался:

Въ 1915 году въ январѣ	. на 89%;	въ іюлѣ	. на 67%;	въ декабрѣ	. на 62%
» 1916 » » »	. » 56%;	» »	. » 57%;	» »	. » 55%
» 1917 » » »	. » 55%;	» »	. » 45%;	» »	. » 24%

Въ виду столь значительнаго паденія стоимости тарифнаго рубля, 15-го іюля 1917 г. на Кит. Вост. жел. дор., также какъ и на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, стоимость тарифнаго рубля была увеличена на 100%, (кромѣ экспортныхъ тарифовъ на Эгершельдъ, увеличенныхъ на 40%);

Однако, увеличеніе тарифа на 100% уже не соотвѣтствовало курсу рубля, такъ какъ къ этому времени кредитный рубль упалъ до 2 р. 70 к. за енъ, и реальная высота тарифовъ оставалась въ 75% номинала, а такъ какъ рубль продолжалъ неуклонно и быстро падать, то въ декабрѣ 1917 г. уже оплачивалось едва 24% стоимости тарифа.

19 декабря 1917 г. тарифъ былъ увеличенъ *въ 7 разъ*. Это повысило стоимость тарифа до 81% номинала (повышеніе тарифа всегда нѣсколько запаздывало сравнительно съ паденіемъ рубля).

Съ начала 1918 года, въ связи съ сокращеніемъ притока изъ Россіи денежныхъ знаковъ, курсъ рубля нѣсколько поднялся, что вызвало автоматическое повышеніе тарифа на 20—60% *выше номинала*. Съ апрѣля 1919 года на Востокѣ появились кредитные знаки (обязательства казначейства) Сибирскаго Временнаго Правительства, которые котировались ниже другихъ кредитныхъ знаковъ; а такъ какъ рынокъ платилъ за перевозку наиболѣе дешовыми и наименѣе устойчивыми, «сибирскими» деньгами, то естественно, что къ іюлю 1919 года тарифъ вновь упалъ до 40% своей стоимости.

Дабы выравнять тарифный рубль, стоимость его была повышена 15 іюня 1919 года *въ 15 разъ*. Но эта мѣра, какъ всякій палліативъ, никакихъ реальныхъ результатовъ не принесла; стремительное паденіе «сибирскихъ» продолжалось, и тарифъ продолжалъ падать, дойдя въ октябрѣ 1919 года до 19% стоимости до-военнаго времени.

Въ виду столь катастрофическаго положенія, когда фактически оплачивалась $^1/_5$ стоимости перевозокъ, въ ноябрѣ 1919 года (приказъ № 212) была сдѣлана попытка перейти на золотой рубль по курсу, объявляемому дорогой. Съ 11 ноября былъ объявленъ курсъ: 1 зол. рубль=10 роман.=50 керенскихъ и 100 «сибирскихъ». Но такъ какъ въ ноябрѣ въ среднемъ 1 зол. руб. былъ равенъ 11 роман.=60 керенскихъ и 150 «сибирскихъ», то фактически тарифная плата составляла (при уплатѣ «сибирскими») 66% номинала съ тенденціей къ быстрому пониженію. Въ виду этого, вновь прибѣгли къ непосредственному увеличенію тарифнаго рубля, который съ 19 декабря 1919 года былъ повышенъ *въ 60 разъ*, при чемъ въ уплату принималось: $^1/_3$ «мелкихъ романовскихъ», $^1/_3$ «керенскихъ» и $^1/_3$ «сибирскихъ».

Эта мѣра, сразу, въ разгаръ хлѣбной кампаніи увеличила стоимость тарифа почти *въ* $2^1/_2$ *раза* (230%), а такъ какъ въ январѣ и февралѣ 1920 года курсъ кредитокъ нѣсколько повысился, то тарифъ увеличился почти *въ три раза*. Столь внезапное повышеніе тарифовъ вызвало справедливыя нареканія экспортеровъ, почему 26 февраля 1920 года было рѣшено установить предѣлъ повышенія: 1 тар.=2 зол. руб., при чемъ кредитные денежные знаки принимались по курсу дня.

Съ 9 мая было установлено $^1/_2$ платы принимать въ твердой валютѣ — русскомъ золотѣ или китайскихъ долларахъ, а $^1/_2$ — въ кредитныхъ знакахъ по курсу дня. Пріемъ «сибирскихъ» былъ прекращенъ. Тарифный рубль оставался равнымъ двумъ золотымъ. Но такъ какъ курсъ, объявляемый по дорогѣ, всегда былъ нѣсколько ниже биржевого, то тарифная плата въ среднемъ была нѣсколько ниже 2 золотыхъ (180—190%). И лишь съ 4 декабря 1920 года, когда дорога совершенно отказалась отъ пріема кредитныхъ знаковъ, тарифъ дѣйствительно сталъ равенъ 2 золотымъ, превысивъ норму до-военнаго времени въ 2 раза.

Представленная нами картина лишь въ слабой степени отражаетъ тѣ осложненія которые происходили вслѣдствіе паденія курса денежныхъ знаковъ въ этотъ періодъ. Стремительное паденіе курса, огромное количество разнообразныхъ денежныхъ знаковъ, неустойчивая политика дороги (то увеличеніе тарифнаго рубля, то пріемъ по курсу), огромное количество распоряженій, дополненій, разъясненій, циркулярныхъ телеграммъ создавали крайнюю запутанность и вносили неустойчивость въ коммерческій оборотъ.

Одновременно съ повышеніемъ тарифнаго рубля, дорога въ 1919 году предприняла попытку повысить стоимость тарифа путемъ перевода ряда товаровъ въ высшіе классы. Для этого въ весьма спѣшномъ порядкѣ часть товаровъ (около половины: 52 группы изъ 129) полностью или частично были повышены въ классахъ:

Такъ, напримѣръ, китайскія курительныя свѣчи (сянъ) были перенесены изъ 16 кл. ($^1/_{20}$—$^1/_{25}$) въ 4 кл. ($^1/_8$—$^1/_{10}$) кит. бум. ткани изъ 5 кл. ($^1/_{10}$) въ 1-й ($^1/_7$) и т. п.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, изъ наиболѣе важныхъ товаровъ были переведены:

Мука	изъ	13 кл.	($^1/_{17}$—$^1/_{30}$)	въ	10 кл.	($^1/_{14}$—$^1/_{17}$);
Масло бобовое .	»	11 »	($^1/_{17}$)	»	9 »	($^1/_{10}$).
Кожи не выд. .	»	11 »	($^1/_{17}$)	»	5 »	($^1/_{10}$).

При этомъ характерно, что повышеніе коснулось, главнымъ образомъ, импортныхъ товаровъ широкаго китайскаго потребленія (т.-наз. «цза-хо»), которые перевозятся гужомъ и для которыхъ въ 1908 году было сдѣлано спеціальное пониженіе противъ основного класса товаровъ.

Но это повышеніе, путемъ перевода изъ класса въ классъ, мало достигало цѣли: тарифъ лишь для нѣкоторыхъ грузовъ повышался на 20—30%, когда паденіе курса шло гораздо скорѣе. Кромѣ того, нарушалась вся система борьбы съ гужомъ, такъ какъ увеличивались ставки на участкѣ Куаньченцзы — Харбинъ именно для тѣхъ товаровъ широкаго китайскаго потребленія, которые идутъ гужомъ. Наконецъ, это повышеніе переносило товары изъ одной схемы въ другую (напр., мука изъ 13 кл. въ 10), нарушая этимъ самый принципъ, положенный въ основу выработанной схемы. Такимъ образомъ, эта мѣра, не давъ практическихъ результатовъ, только исказила тарифную систему и повліяла весьма значительно на увеличеніе гужа.

Кромѣ того, 25 мая и 16 ноября 1920 года были отмѣнены всѣ спеціальные тарифы мѣстнаго и Уссурійско-Китайскаго сообщенія, кромѣ экспортныхъ спеціальныхъ тарифовъ для хлѣбныхъ грузовъ, и нѣкоторые тарифы прямого Кит.-Вост.-Южно-Маньчж. сообщенія. Эта отмѣна спеціальныхъ тарифовъ имѣла громадное значеніе для мѣстной промышленности, уничтоживъ всѣ льготы и повысивъ тарифы, напр., на муку *въ 3—4 раза.*

4-й періодъ: Современное состояніе тарифовъ.

Конецъ 1920 и начало 1921 года ознаменовались міровымъ экономическимъ кризисомъ. Переходъ народовъ къ мирному строительству вызвалъ общую торговую депрессію, которая, конечно, не замедлила отразиться на Маньчжуріи.

Для примѣра пониженія цѣнъ на міровомъ рынкѣ, приводимъ котировку на Лондонской биржѣ бобовъ:

	1920 г.	1921 г.
Апрѣль . . .	31 ф. ст. за тонну	10—13 ф. ст. за тонну
Май	23 » » » »	11—13 » » » »
Іюнь	24 » » » »	12—13 » » » »
Іюль	23 » » » »	13—13½ » » » »

Между тѣмъ, морскіе фрахты въ два-три раза превосходили стоимость мирнаго времени. При этихъ условіяхъ экспортъ изъ Маньчжуріи при существовавшихъ высокихъ тарифахъ былъ крайне затрудненъ.

Экономическое положеніе Сѣверной Маньчжуріи осложнилось еще и тѣмъ, что, вслѣдствіе революціи въ Россіи, торговыя и финансовыя связи Маньчжуріи съ русскими областями были порваны. Роль дороги, какъ транзитнаго предпріятія, окончилась. Лишенная поддержки извнѣ, дорога должна была базироваться лишь на мѣстныя экономическія силы.

Слѣдуетъ отмѣтить, что одновременно въ 1918 году (пр. № 110), въ виду дороговизны жизни, былъ установленъ особо-льготный тарифъ на строительные и продовольственные грузы (пшеница, мука, крупа, лѣсъ, дрова, каменный уголь, кирпичъ, камень) по удостовѣреніямъ городскихъ и поселковыхъ управленій, по которымъ грузы перевозились за плату 50—75% ниже нормальной.

Прекращеніе всякаго сообщенія и вывоза въ Забайкалье, неустойчивое политическое положеніе въ Приморьѣ, политическая борьба въ Монголіи создавали неблагопріятныя условія для торговли. Вывозъ въ Китай и Японію былъ крайне затрудненъ: высокіе тарифы убивали всякую возможность широкаго экспорта по желѣзной дорогѣ. Положеніе мѣстной промышленности осложнилось внезапнымъ и стремительнымъ паденіемъ русскихъ кредитныхъ знаковъ и отсутствіемъ банковскаго или иного кредита.

Положеніе дороги было не лучше. Перевозки въ концѣ 1920 и началѣ 1921 года, вслѣдствіе перехода на расчеты только въ твердой валютѣ, рѣзко упали.

	Перевезено хлѣбныхъ грузовъ:	Изъ нихъ бобовъ (въ тыс. пуд.):
1920 г.		
Октябрь	4.624 тыс. пуд.	1.516 тыс. пуд.
Ноябрь	5.629 » »	2.094 » »
Декабрь	2.474 » »	418 » »
1921 г.		
Январь	2.845 » »	505 » »

Въ концѣ года, когда обычно хлѣбныя перевозки достигали наибольшаго оживленія, отправка хлѣба почти прекратилась. Станціи были забиты милліонами пудовъ хлѣба. Гужевыя перевозки чрезвычайно возросли. Хлѣбъ не только изъ деревень, но даже и со станцій отправлялся на арбахъ.

Для борьбы со столь опаснымъ конкурентомъ необходимы были рѣшительныя мѣропріятія и, въ первую очередь, пониженіе тарифовъ. Тарифы дороги, въ виду перехода съ 4 декабря 1920 года на золотой рубль при условіи, что 1 тарифный руб.=2 зол. руб., были чрезвычайно велики. До 4 декабря, когда въ уплату принимались кредитные знаки, грузоотправители, которые имѣли большой запасъ падающихъ кредитокъ, мирились съ повышеніемъ тарифа, но когда съ декабря пріемъ бумажныхъ денегъ былъ прекращенъ, начались усиленныя ходатайства о пониженіи тарифовъ.

Въ виду изложенной обстановки (паденія міровыхъ цѣнъ, развитія гужа и чрезмѣрной высоты тарифовъ, не соотвѣтствующихъ соотношенію между заготовительной и рыночной цѣной) въ теченіе 1921 года былъ произведенъ пересмотръ тарифовъ всѣхъ главнѣйшихъ грузовъ, и пониженіе ихъ въ соотвѣтствіи со сложившейся экономической обстановкой.

Разсмотримъ основы пониженія для нѣкоторыхъ главнѣйшихъ грузовъ въ порядкѣ ихъ важности и количества перевозокъ.

Хлѣбъ въ зернѣ. Уже 15 января 1921 года, въ виду рѣзкаго паденія перевозокъ, по ходатайству экспортеровъ тарифъ былъ пониженъ на $25^0/_0$ (1 т. р.= =1.50 з. р.). Но это пониженіе оказалось недостаточнымъ. Продолжали поступать мотивированныя ходатайства о необходимости пониженія тарифа на хлѣбъ до нормъ до-военнаго времени.

Для сравненія абсолютной высоты тарифовъ къ началу 1921 года, приводимъ слѣдующую таблицу стоимости провоза за 230 верстъ (отъ Харбина до Куаньченцзы) безъ дополнительныхъ сборовъ.

1.	По тарифу К. В. ж. д. къ марту 1921 г.	20,6 зол. коп.	($^1/_{11}$ съ пудо-вер.).
2.	» » Русск. ж. д.	9,8 » »	($^1/_{25}$ » » »).
3.	» » Ю.-М. ж. д.	9,0 » »	($^1/_{25}$ » » »).
4.	» » Кит. Пр. дор.	8,4 ц.	($^1/_{27}$ » » »).
5.	» » Яп. Госуд.	5,0 с.	($^1/_{45}$ » » »).

Такимъ образомъ, ставки Китайской Восточной желѣзной дороги болѣе чѣмъ вдвое превосходили ставки сосѣдней Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. Между тѣмъ, цѣны бобовъ на лондонской биржѣ приближались къ нормѣ мирнаго времени. Цѣна же морского фрахта въ 2—2$^1/_2$ раза превосходила норму мирнаго времени. Несмотря на то, что дорога къ осени 1920 года уже располагала свободнымъ подвижнымъ составомъ, милліоны пудовъ хлѣба недвижно лежали на станціяхъ. Въ виду всего этого тарифы на хлѣбъ въ зернѣ были понижены съ 21 марта на 25$^0/_0$ сравнительно съ январемъ, т.-е. по расчету 1 т. р. = 1,12,5 з. р.

Но этимъ вопросъ о тарифѣ на хлѣбъ не исчерпывался. Необходимо было предвидѣть, что гужъ отвѣтитъ на пониженіе тарифовъ—пониженіемъ гужевыхъ ставокъ. Плата 17,5 (съ дополн. сборами) по желѣзной дорогѣ на участкѣ Харбинъ—Куаньченцзы, при себѣстоимости гужевой перевозки 10—13 коп., все же была высока. Поэтому путемъ переговоровъ съ Южно-Маньчжурской жел. дор. удалось выработать и ввести въ дѣйствіе «антигужевой» тарифъ 11 мая, громадное значеніе котораго въ борьбѣ съ гужомъ указано въ главѣ VI.

Мука, крупа и отруби. Мукомольная промышленность Сѣверной Маньчжуріи съ самаго основанія дороги пользовалась особымъ покровительствомъ Китайской Восточной жел. дор. и за 20 лѣтъ существованія дороги достигла весьма значительнаго развитія.

До войны мука перевозилась по 13-му классу ($^1/_{17}$—$^1/_{20}$). Для вывоза муки на югъ были созданы особо пониженные спеціальные тарифы № 6 (въ мѣстномъ сообщеніи) и № 9 (въ К.-В.-Ю.-М. сообщеніи), по которымъ ставки разсчитывались по $^1/_{40}$ съ пудо-версты.

Съ 15 мая 1919 года мука и крупа были перенесены изъ 13 кл. ($^1/_{17}$—$^1/_{20}$) въ 10-й ($^1/_{14}$—$^1/_{17}$). Съ переходомъ расчетовъ на золотой рубль и съ отмѣной въ 1920 году спеціальныхъ тарифовъ № 6 и № 9, тарифъ на муку при вывозѣ на югъ увеличился въ три раза. Когда же въ мартѣ 1921 года тарифъ на зерно былъ значительно пониженъ, стало выгоднѣе вывозить не муку, а зерно. Одновременно появились угрожающіе признаки увеличенія ввоза шанхайской и американской муки въ Южную Маньчжурію. Въ виду этого, 5 мая 1921 г. тарифъ на муку былъ пониженъ на 25$^0/_0$ (1 т. р. = 1.50 з. р.) и возстановлены спеціальные тарифы № 6 и 9 (въ К.-В.-Ю.-М. сообщеніи).

Жмыхи и масло бобовое. Въ настоящее время жмыхи перевозятся наравнѣ съ бобами по 19 кл. ($^1/_{17}$—$^1/_{25}$) и при экспортѣ на Владивостокъ по спеціальному тарифу № 23. Масло бобовое до 1919 года перевозилось по 11 кл. ($^1/_{17}$), но въ маѣ 1919 года масло было перенесено изъ 11 въ 9 кл. ($^1/_{14}$), что повысило тарифъ на $20^0/_0$. При расчетѣ 1 т. р.=2 з. р., тарифъ на масло увеличился еще на $200^0/_0$.

За время войны маслобойная промышленность Сѣверной Маньчжуріи достигла цвѣтущаго состоянія. Но вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій (паденіе цѣнъ на масло, сокращеніе спрсса на жмыхи и высота тарифа) работа маслобойной промышленности пріостановилась. Произведенное 8 февраля пониженіе тарифовъ на жмыхи на $25^0/_0$ было явно недостаточно. Поэтому, 17 іюля тарифы на жмыхи и бобовое масло были понижены еще на $25^0/_0$ (1 тарифный рубль=1 зол. руб.).

Лѣсъ и дрова. Съ 1908 года по мѣстному тарифу Китайской Восточной жел. дор. лѣсные матеріалы и дрова были разбиты на 3 категоріи:

I категорія—доски, брусья и др. наиболѣе крупные сортименты.

II категорія—дрова и мелкіе сортименты.

III категорія—шпалы и проч. сортименты, не подходящіе ни къ I-й, ни къ III категоріи.

Указанное подраздѣленіе затрудняло правильную тарификацію грузовъ. Особенно трудно было отличать I и II категорію. Поэтому, 17 іюля, при пересмотрѣ лѣсныхъ тарифовъ, эти категоріи были соединены въ одну (II).

По дѣйствующему тарифу лѣсъ и лѣсные строительные матеріалы (II кат.) повагонно таксируются по 17 кл. ($^1/_{20}$—$^1/_{60}$); дрова (III кат.)—по 24 кл. ($^1/_{32}$—$^1/_{75}$). Начавшееся съ начала 1921 года паденіе цѣнъ не могло, конечно, не отразиться на лѣсномъ рынкѣ. Сокращался спросъ, понижались цѣны, и понижались далеко не пропорціонально пониженію расходовъ по заготовкѣ лѣса. Стоимость перевозокъ лѣса (фрахтъ) былъ крайне дорогъ и отнималъ 70—$80^0/_0$ всѣхъ расходовъ по выработкѣ лѣса. Въ виду несоразмѣрности желѣзнодорожнаго фрахта съ заготовительной и рыночной цѣной, тарифъ на лѣсные матеріалы и дрова былъ пониженъ на $37^0/_0$ (1 т. р.=1 25 з. р.). *Но одновременные льготные тарифы по приказу № 110 1918 года для лѣса и дровъ были отмѣнены.*

Монгольскій скотъ и сырье. Вывозъ монгольскаго сырья, отвлеченіе его отъ направленія Калганъ—Тяньцзинъ и борьба съ тономъ лошадей и крупнаго рогатаго скота всегда особенно интересовали дорогу. Между тѣмъ, перевозка по жел. дорогѣ лошадей и крупнаго рогатаго скота при высокихъ ставкахъ, сравнительно съ гономъ, была безусловно невыгодной. Въ виду этого, 28 августа тарифы на крупный рогатый скотъ и лошадей были пересмотрѣны и понижены до нормъ до-военнаго времени. Одновременно были понижены тарифы и на другіе продукты монгольскаго скотоводства: *мясо, сало скотское* (возстановленъ 12 кл.), *шерсть, волосъ конскій, кожи и шкуры* (возстановленъ 11 кл.), и возстановлены сп. тар. № 6, 7 и 26 для вывоза лошадей, кожъ и шерсти въ Уссурійскій край.

Съ начала 1921 года владѣльцы мельницъ и маслобойныхъ заводовъ въ Харбинѣ стали указывать на чрезвычайную высоту тарифовъ *по перевозкамъ угля,* высокая цѣна котораго чрезвычайно удорожаетъ стоимость производства. Идя навстрѣчу поощренію мѣстной промышленности, 17 іюля дорога возстановила весьма льготный спеціальный тарифъ № 5 для чжалайнорскаго угля, спец. тарифъ № 17а для сучанскаго угля и понизила на 25% тарифъ на фушунскій уголь.

Доставка *сѣна* въ Харбинъ, въ виду высоты жел.-дор. тарифа, шла гужомъ, ибо, напр., отъ ст. Сунъ перевозка вагона стоила:

по жел. дорогѣ . . . . 59 рублей.
гужомъ . . . . 40 »

То же происходило и съ *содой самосадочной* (отъ ст. Ламадяньцзы):

доставка по ж. д. въ Харбинъ . . . 313 руб. 14 коп. вагонъ,
гужомъ . . . . . . 143 » — » —

Для отвлеченія этихъ массовыхъ грузовъ отъ гужа, тарифъ на нихъ былъ пониженъ на 50% (23 октября и 20 августа).

Кромѣ того, для поощренія мѣстной промышленности и торговли былъ пониженъ на 25% и возстановленъ спец. тарифъ № 6 (отъ ст. Ашихэ) для *сахара* и пониженъ тарифъ на *спиртъ* (на 25%) и на *табакъ* (на 50%), на *овощи огородные*, *чай* и т. п.

Для привлеченія Бодунэскаго хлѣба, отправляемаго вверхъ по Сунгари, былъ установленъ 20 октября особый спеціальный навигаціонный тарифъ отъ ст. Лаошаогоу до ст. Куаньченцзы, и ст. Лаошаогоу-пристань включена въ тарифъ 11 мая. Наконецъ, 15 декабря 1921 г. былъ пониженъ тарифъ вообще на импортные грузы, главнымъ образомъ, широкаго китайскаго потребленія.

Какъ указано въ главѣ VI о гужевыхъ перевозкахъ, для борьбы съ гужомъ необходимо было понижать ставки не только на хлѣбъ съ сѣвера, но и на «цза-хо» съ юга. Между тѣмъ, по своему строенію («тарифные барьеры») ставки съ юга были особенно высоки. При этомъ, какъ указано ранѣе, всѣ пониженія, которыя были сдѣланы для «цза-хо» въ тарифахъ 1908 года, были отмѣнены. Провозная плата для «цза-хо» къ декабрю 1921 года составляла 70,6—43,2—37,6 коп., между тѣмъ какъ стоимость провоза гужомъ опредѣлялась въ 20—22 коп.

Принимая во вниманіе цѣнность товаровъ и ихъ особенности по отношенію къ гужу, они были разбиты на 3 категоріи:

1 категорія —дорогое «цза-хо» (галантерея, канцелярскія принадлежности, спички и свѣчи и др.), могущее выдержать болѣе высокую ставку—35—40 к. на участкѣ Куаньченцзы—Харбинъ.

2 категорія —среднее «цза-хо» (желѣзныя издѣлія, обувь и платье кит., китайскія бумажныя ткани, китайскій сахаръ хунтанъ и др.)—25—30 коп.

и 3 категорія—дешовое «цза-хо» (китайская жертвенная бумага и свѣчи, цыновки, вѣники, деревянныя издѣлія и части арбъ и др.)—17—20 коп.

Въ соотвѣтствіи съ изложеннымъ, тарифъ на указанные грузы былъ пониженъ на 25—37—50%.

6-я Конференція прямого К.-В.-Ю.-М. собщенія.

Говоря о тарифныхъ мѣропріятіяхъ 1921 года, необходимо остановиться на 6-й Конференціи прямого К.-В.-Ю.-М. сообщенія (26 сентября по 2 октября 1921 года въ Чанчунѣ), собранной впервые послѣ большого промежутка (съ 1916 года) при совершенно измѣнившейся обстановкѣ.

На этой Конференціи представителями Южно-Маньчжурской жел. дор. былъ вновь поднятъ вопросъ объ уравненіи тарифныхъ ставокъ для однихъ и тѣхъ же грузовъ по южной линіи и объ уничтоженіи спеціальнаго пониженія для экспортныхъ хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ съ южной линіи на Владивостокъ. Вмѣстѣ съ этимъ представители Ю.-М. ж. д. подняли вообще вопросъ объ уравненіи ставокъ экспортныхъ тарифовъ въ обоихъ направленіяхъ, въ цѣляхъ предоставленія экспортерамъ свободнаго выбора направленія для вывоза маньчжурскаго хлѣба.

Вопросъ этотъ былъ разбитъ на двѣ части: соглашаясь на уравненіе ставокъ для импортныхъ грузовъ на южной линіи, представители Кит. Вост. жел. дороги, подтвердивъ принципъ отказа отъ взаимной конкуренціи, настаивали на томъ, что существующее соотношеніе ставокъ восточнаго и южнаго направленій не даетъ замѣтныхъ преимуществъ ни одному изъ направленій.

Второй вопросъ, не менѣе больной и острый, возникъ изъ-за того, что Ю.-М. ж. д., желая поощрить развитіе собственнаго мукомолія на югѣ Маньчжуріи, внесла предложеніе о повышеніи тарифа на муку, или о пониженіи тарифа на пшеницу, ссылаясь на то, что по своей цѣнности мука (выдѣланный продуктъ) должна таксироваться выше пшеницы (сырой продуктъ), между тѣмъ какъ мука, вывозимая на югъ (по спец. тар. № 9), таксируется на 42,7% ниже зерна.

Представители Китайской Восточной желѣзной дороги, ссылаясь на болѣе высокіе расходы производства мельницъ Сѣверной Маньчжуріи (дороговизна угля, рабочихъ рукъ и т. д.), отклонили это предложеніе. Было рѣшено созвать особое совѣщаніе представителей мукомольной промышленности сѣвера и юга Маньчжуріи, чтобы окончательно рѣшить этотъ вопросъ путемъ взаимнаго соглашенія. Совѣщаніе это начало свои работы въ Харбинѣ 20 января текущаго года, но до сего времени рѣшенія своего не вынесло.

На этой же 6-й Конференціи, было продлено впредь до отмѣны дѣйствіе соглашенія 13 мая 1921 года о пониженіи доли Ю.-М. ж. д. въ прямомъ К.-В.-Ю.-М. сообщеніи, распространивъ его дѣйствіе и на ст. Лаошаогоу и Лаошаогоу-пристань, включивъ эти станціи и навигаціонный тарифъ отъ ст. Лаошаогоу-пристань до ст. Куаньчэнцзы въ прямое К.-В.-Ю.-М. сообщеніе.

Громадное значеніе этого соглашенія, въ борьбѣ съ гужомъ, указывалось нами неоднократно.

Одновременно былъ разрѣшенъ рядъ вопросовъ болѣе второстепеннаго характера: о вывозѣ осиновыхъ чурокъ, объ обезличенной перевозкѣ бобовъ, пересмотрѣ грузовыхъ повагонныхъ нормъ и т. д.

Современное состояніе тарифовъ.

Въ настоящее время тарифная система Кит. Вост. ж. д. отличается большой сложностью. Помимо сложности самихъ тарифовъ, приходится принимать во вниманіе разные коэффиціенты тарифнаго рубля, многочисленные и разнообразные дополнительные сборы, нормы погрузокъ и т. д.

Номенклатура товаровъ составлена по группамъ, при чемъ однородные товары объединены въ одну группу.

Для ознакомленія съ существующей классификаціей, приводимъ перечень главнѣйшихъ грузовъ съ указаніемъ расчета тарифнаго рубля.

(№№ обозначены спеціальные тарифы).

№№ группъ номенклат.	Наименованіе товаровъ.	КЛАССЪ.			Тарифный рубль.	
		Мѣстн.	к.-в.-ю.-м. Доля К	усс.-кит. В. ж. д.	Провозн. плата.	Дополн. сборы.
117	Хлѣбъ въ зернѣ (повагонно)	19	№ 31	№ 22—23	1,125	1,50
	Жмыхи (повагонно)	19	№ 31	№ 23	1,00	1,50
	Мука и крупа	13 и № 6	№ 9	№ 24	1,50	1,50
28/55	Дерево всякое—I и II категоріи: Доски, бревна, шпалы и т. п. (повагонно)	17	№ 7	№ 4	1,25	1,50
	III категоріи: Дрова, чурки и т. п. (повагонно)	24	№ 8	24	1,25	1,50
73	Мясной товаръ, битая птица и дичь	12	12	12	1,00	1,00
48	Кожи и шкуры невыдѣланныя	11	11	№ 7	2,00	2,00
123	Шерсть	7	7	№ 26	1,00	1,00
57	Мануфактурный товаръ, кромѣ нижепоименованнаго	1	1	1	2,00	2,00
	Китайскія грубыя бумажныя ткани	1	1	1	1,00	1,00
24	Галантерейный, мелочной и игольный товаръ	1	1	1	1,25	1,25
32	Желѣзо не въ дѣлѣ, листовое и сортовое	10	12	10	2,00	2,00
58	Масло бобовое (повагонно)	11	11	№ 9а	1,00	1,00
59	Керосинъ (попудно)	3	3	3	2,00	2,00
	» (повагонно)	6	8	6		
95	Сахаръ, сахарный песокъ	4	№ 13	№ 31	1,50	1,50
97	Свѣчи	4	4	4	1,25	1,25
102	Спиртъ	5	№ 12	5	1,50	1,50
109	Сѣно (повагонно)	28	28	28	1,00	1,00
41	Камень простой (повагонно)	33	30	33	2,00	2,00
112	Уголь каменный (повагонно)	23 и № 5	№ 3*)	№ 17а*)	2—1,00 *) 1,50	1,50

Кромѣ платы за провозъ по опредѣленному классу, взимаются особые дополнительные сборы: 1) за станціонные расходы, 2) плата за взвѣшиваніе въ тѣхъ случаяхъ, когда грузоотправитель не указалъ вѣса груза, или указалъ его неправильно, и 3) за нагрузку и выгрузку.

Одновременно существуетъ цѣлый рядъ факультативныхъ (необязательныхъ) дополнительныхъ сборовъ: за бланки накладныхъ, за простой вагоновъ, за пользованіе вагонными приспособленіями, за составленіе увѣдомленій, за переадресовку грузовъ, за пользованіе вѣтками и т. д.

Изъ обзора современнаго состоянія тарифовъ видно, что въ теченіе 1921 г. произведенъ частичный пересмотръ тарифовъ на главнѣйшіе грузы.

Основаніями для пересмотра тарифовъ служили: 1) всемѣрное поощреніе экспорта хлѣба, лѣса и сырья, какъ основы финансоваго благополучія дороги и края; 2) завоеваніе и удержаніе за собой рынковъ Дальняго Востока, въ частности Приморья; 3) равномѣрное развитіе обоихъ экспортныхъ направленій: на югъ и Эгершельдъ, и 4) всемѣрное, не въ ущербъ интересамъ дороги, развитіе мѣстной промышленности и края.

Однако, въ техническомъ отношеніи, существующіе тарифы отличаются большой сложностью, которая усугубляется примѣненіемъ различныхъ коэффиціентовъ тарифнаго рубля.

Въ виду этого въ настоящее время производится общій пересмотръ и систематизація тарифныхъ измѣненій (сокращеніе числа классовъ, упрощеніе номенклатуры, отмѣна нѣкоторыхъ дополнительныхъ сборовъ и т. п.) и упрощеніе общей системы тарифовъ.

* * *

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе 1-е
къ главамъ I, II и IV.

Цифровыя данныя по 46 земледѣльческимъ уѣздамъ Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій, тяготѣющихъ къ Кит. Вост. ж. д.

(Поясненія—см. -е приложеніе).

№№ по порядку.	Районы и уѣзды.	ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ.						Нераспаханныя земли.		ПОСѢВНАЯ ПЛОЩАДЬ.								Число сельскихъ хозяевъ.			НАСЕЛЕНІЕ.								Исчисленіе средн. производства, потребности и избытка хлѣбовъ.					
		По исчисленіямъ П. Н. Меньшикова.			Д я Хэйлунцз. пров. по кит. картѣ изд. 1918 г., для Гиринск.—по кит. офиц. источникамъ.			По сборн. Мин. Земл. и Торговли.	По офиц. даннымъ.	По А. П. Болобану.		По П. Н. Меньшикову	По сборн. Мин. Земл. и Торговли.	По офиц. даннымъ.	По офиц. даннымъ.	По ведом. облагаемыхъ земель.	По исчисл. Экономич. Бюро.	По П. Н. Меньшикову	По сборн. Мин. Земл. и Торговли.	По офиц. даннымъ.	По А. П. Болобану.	По П. Н. Меньшикову	По исчисл. почтоваго вѣдомства.	По офиц. даннымъ.	По оффиц. даннымъ.			По исчисл. Экономич. Бюро.	Среднiй общ. сборъ (считая по 50 и 55 пуд. съ 1 шана).	Средняя потребность.				Средній избытокъ.
																									Муж.	Жен.	Всего.			На сѣм. (сч. по 2 пуда на 1 шанъ).	На продов. (по 35 пуд. на 1 душу).	На кормъ (по 6 пуд. на 1 шанъ).	Всего.	
		1914			1918—1919			1917	1919	1908	1911	1914	1917	1918—19	1919	1920	1921	1914	1917	1919	1911	1914	1919	1919	1919			1921						
		Кв. в.	Кв. ли.	Тыс. ш	Кв. в.	Кв. ли.	Тыс. ш	ТЫСЯЧИ ШАНЪ.										ЕДИНИЦЫ.			ТЫСЯЧИ ДУШЪ.								МИЛЛІОНЫ ПУДОВЪ.					
	I. Цицикарскій.																																	
1	Лунъ-цзянъ	15.200	52.275	2.352	11.468	39.335	1.770	582,4	582,4	—	100,0	214,2	148,5	148,0	—	300,0	240,0	18.514	13.256	—	170,0	190,0	43,5	137,4	79,2	55,3	134,5	235,0	12,0	0,5	8,2	1,5	10,2	1,8
2	Цзинъ-синъ	1.045	3.591	162	9.508	32.616	1.468	275,0	322,8	—	—	7,5	23,3	24,8	—	21,0	40,0	830	2.188	—	—	5,1	5,2	18,4	16,1	10,9	27,0	40,0	2,0	0,1	1,4	0,2	1,7	0,3
3	Нунь-цзянъ	59.350	204.000	9.180	74.894	256.866	11.560	611,0	611,0	—	34,6	100,9	39,2	109,6	—	34.0	120,0	2.102	2.321	—	29,6	16,4	52,4	17,4	10,8	8,0	18,8	70,0	6,0	0,2	2,5	0,8	3,5	2,5
4	Нэ-хэ	10.185	35.000	1.575	9.261	31.765	1.429	733,3	800,0	—	78,8	156,9	46,0	100,8	—	230,0	110,0	4.590	4.094	—	13,6	49,6	2,7	39,1	25,3	17,4	42,7	70 0	5,5	0,2	2,5	0,7	3,4	2,1
5	Бу-си	61.100	210.000	9.450	65.046	223.108	10.040	115,5	49,0	—	—	—	10,4	(10,4)	—	9,0	20,0	(2.000)	742	—	—	15,0	1,5	10,9	6,7	5,4	12,1	20,0	1,0	0,05	0,7	0,1	0,85	0,15
		146.880	504.866	22.719	170.178	583.710	26.267	2.317,2	2.365,2	(370,0)	213,4	479,5	267,4	393,6	—	594,0	530,0	28.036	22.601	—	213,2	276,1	105,3	223,2	138,1	97,0	235,1	435,0	26,5	1,05	15,3	3,3	19,65	6,85
	II. Аньдинскій.																																	
6	Ань-да	13,092	45.000	2.025	5.734	19.668	885	485,3	58,5	—	23,0	43,6	43,0	58,5	—	58,0	90,0	(3.450)	4.868	—	12,0	35,9	7,5	39,4	30,6	20,6	51,2	70,0	4,5	0,2	2,5	0,6	3,3	1,2
7	Линь-дянь				4.258	14.605	657	866,7	400,0	—			71,3	49,5	—	12,5	80,0	—	2.401	—			—	29,3	19,5	13,7	33,2	45,0	4,0	0,2	1.6	0,4	2,2	1,8
8	Кэ-шань	См. Нэ хэ	—	—	5.891	20.206	909	580,3	568,8	—	—	—	51,8	238,5	—	233,6	250,0	—	15.218	—	—	—	—	65,9	66,1	55,0	121,1	160,0	12,5	0,5	5,6	1,6	7,7	4,8
9	Цинъ-ганъ	2.357	8.100	365	3.448	11.827	532	106,8	300,0	—	152,0	156,3	196,1	222,0	—	280,0	280,0	9.137	12.530	—	68,0	57,9	4,1	123,2	76,3	63,8	140,1	190,0	14,0	0,6	6,7	1,7	9,0	5,0
10	Бай-цюань	5.819	20.000	900	8.346	28.627	1.288	437,8	762,0	—	70,0	220,0	350,0	495,0	—	501,7	520,0	14.296	25.047	—	43,0	98,9	250,5	250,5	146,4	112,3	258,7	335,0	26,0	1,0	11,7	3,2	15,9	10,1
11	Чжао-дунъ	4.800	16.500	743	4.950	16.978	764	172,6	335,8	—	—	300,0	300,0	219,3	—	200,0	260,0	7.470	13.550	—	—	131,6	6,1	116,5	83,6	66,1	149,7	200,0	13,0	0,5	7,0	1,6	9,1	3,9
12	Хай-лунъ	9.600	33.000	1.485	4.532	15.545	700	74,5	225,0	300,0	475,7	670.0	267,4	324,0	—	282,2	350,0	33.874	19.451	—	345,9	259,5	265,9	208,7	139,3	72,0	211,3	275,0	17,5	0,7	9,6	2,1	12,4	5,1
13	Ванъ-куй				2.828	9.701	437	2,5	—				210,7	324,0	—	194,7	280,0	—	18.025	—			146,6	146,6	80,9	66,8	147,7	200,0	14,0	0,6	7,0	1,7	9,3	4,7
14	Тунъ-бэй				11.043	37.877	1.705	136,6	627,0				30,0	226,8	—	38,0	50,0	—	2.407	—			2,1	10,8	8,7	5,1	13,8	20,0	2,5	0,1	0,7	0,4	1,2	1,3
15	Лань-си	2.327	8.000	360	2.717	9.319	419	96,2	146,7	150,0	215,0	195,1	224,4	315,0	—	224,5	250,0	16.647	17.507	—	192,0	122,5	11,9	118,4	58,2	56,9	115,1	150,0	12,5	0,5	5,3	1,6	7,4	5,1
16	Лунъ-мынъ	10·185	35.000	1.575	14.185	48.655	2.189	1.064,3	414,7	—	—	40,0	15,0	(280,0)	—	30,0	50,0	2.884	937	—	—	50,0	1,8	25,0	6,4	4,0	10,4	35,0	2,5	0,1	1.2	0.4	1,7	0,8
		48.180	165.600	7.453	67.932	233.008	10.485	4.023,5	3.838,6	450,0	943,7	1.625,0	1.759,7	2.752,6	—	114,6	2.460,0	87.758	131.941	—	660,9	756,3	696,5	1.134,3	716,0	536,3	1.252,3	1.680,0	123,0	5,0	58,9	15,3	79,2	43,8
	III. Харбинскій.																																	
17	Бинь-цзянъ	418	1.440	65	1.076	3.692	166	—	—	—	35,0	41,6	75,9	—	30,	—	76,0	3.194	6.170	15.651	55,0	34,9	365,0	—	49,1	60,6	109,7	400,0	3,8	0,2	14,0	0,4	14,6	—10,8
18	Суй-хуа	2.377	8.172	368	2.952	10.125	456	21,1	—	170,0	285,0	294,2	262,0	—	—	275,7	290,0	24.670	27.509	—	224,7	176,3	191,7	—	106,9	21,9	198,8	260,0	14,5	0,6	9,1	1,8	11,5	3,0
19	Суй-лэнъ				1.633	5.601	252	58,1	—				57,2	—	—	57,2	70,0		5.854	—			38,7	—	22,3	16,8	39,1	60,0	3,5	0,1	2,1	0,5	2 7	0,8
20	Ху-лань	4.030	13.856	623	5.564	19.085	859	13,5	—	302,0	248,2	246,9	342,5	—	—	336,8	350,0	44.429	33.060	—	257,0	285,4	227,7	—	117,8	100,1	217,9	300,0	17,5	0,7	10,5	2,1	13,3	4,2
21	Ба-янь	5.913	20.400	918	4.114	14.111	635	72,1	—	265,0	260,0	324,0	354,3	—	—	276,2	350,0	37.804	29.345	—	233,4	278,8	234,7	—	146,8	123,0	269,8	330,0	17,5	0,7	11,6	2,1	14,4	3,1
22	Цинъ-чэнъ	7.700	26.500	1.192	5.225	17.922	806	173,1	—	168,0	171,8	145,3	106,4	—	—	155,2	180,0	14.742	12.112	—	126,0	105,8	4,1	—	67,6	50,7	118,3	160,0	9,0	0,4	5,6	1,0	7,0	2,0
23	Тѣ-ли				6.060	20.786	935	209,3	—				27,7	—	—	26,6	34,0		1.600	—			2,6	-	9,8	6,5	16,3	25,0	1,7	0,1	0,9	0,2	1,2	0,5
		20.438	70.368	3.166	26.624	91.322	4.109	547,2	—	905,0	1.000,0	1.052,0	1.226,0	—	—	158,1	1.350,0	124.839	115.650	—	896,1	884,2	1.064,5	—	520,3	449,6	969,9	1.535,0	67,5	2,8	53,8	8,1	64,7	2,8
	IV. Нижне-Сунгар.																																	
24	Му-лань	4.522	15.600	702	4.206	14.427	649	150,2	—	55,0	86,0	121,8	124,6	—	—	120,0	160,0	15.053	14.368	—	70,9	104,5	25,6	—	70,7	50,9	121,6	140,0	8,0	0,3	4,8	0,9	6,0	2,0
25	Тунъ-хэ	2.473	8.500	383	7.014	24.058	1.083	333,1	—	—	40,0	49,8	49,8	—	—	49,8	80,0	6.114	5.684	—	34,7	45,0	51,3	—	30,6	23,5	54,1	60,0	4,0	0,2	2,1	0,5	2,8	1,2
26	Танъ-юань	9.078	31.200	1.404	28.004	96.054	4.322	1.071.0	993,0	—	11,4	26,4	37,2	38,0	—	45,0	80,0	4.329	5.436	—	19,5	31,2	7,2	43,4	23,9	20,3	44,2	60,0	4,0	0,2	2,1	0,4	2,7	1,3
27	Бинь-сянь	5.400	18.561	835	19.592	67.200	3.024	0,3	7,6	365,0	225,0	226,5	452,3	218,6	225,	—	450,0	—	54.000	49.413	263,8	258,4	307,8	—	282,0	148,5	430,5	470,0	25,0	1,0	16,4	3,0	20,4	4,6
28	Фанъ-чжэнъ	4·819	16.555	745	8.020	27.710	1.247	23,0	23,0	—	55,0	37,4	45,5	45,5	60,	—	80,0	—	6.873	7.741	42,6	45,3	45,5	—	26,5	19,6	46,1	75,0	4,0	0,2	2,6	0,5	3,3	0,7
29	И-лань	15.000	52.000	2.340	9.446	32.400	1.458	1.527,1	1.381,7	175,0	255,0	120,0	91,5	124,5	69,	—	150,0	—	11.625	17.572	42,8	80,0	36,3	—	63,7	35,2	98,9	110,0	7,5	0,3	4,1	0,9	5,3	2,2
30	Бо-ли				7.591	26.037	1.172	—	126,7				—	—	0,	—	20,0	—	—	1.972			—	—	5,9	3,8	9,7	17,0	1,0	0,05	0,5	0.15	0,7	0,3
31	Хуа-чуань	6.613	22.730	1.023	6.527	22.730	1.023	185,7	459,4	—	70,0	36,9	72,0	72,0	45,	—	100,0	3.141	4.842	5.227	44,1	21,2	39,6	—	27,5	17,6	45,1	60,0	5,0	0,2	2,1	0,6	2,9	2,1
32	Фу-цзинь	5.237	18.000	810	6.705	23.000	1.035	814,9	813,3	—	—	21,3	29,6	29,6	31,	—	70,0	2.656	6.241	9.338	12,1	18,9	57,1	—	28,1	23,3	51,4	60,0	3,5	0,1	2,1	0,4	2.6	0,9
		53.142	183.146	8.242	97.205	333.616	15.013	4.105,3	—	595,0	629,0	640,1	602,5	—	—	—	1 190.0	—	109.069	—	530,5	604,5	570,4	—	558,9	342,7	901,6	1.052,0	62,0	2,55	36,8	7,35	46,7	15,3

№№ по порядку.	Районы и уѣзды.	ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ						Нераспаханныя земли.		ПОСѢВНАЯ ПЛОЩАДЬ								Число сельскихъ хозяйствъ.			НАСЕЛЕНІЕ.								Исчисленіе средн. производства, потребности и избытка хлѣбовъ.					
		По исчисленіямъ П. Н. Меньшикова.			Для Хэйлунцз. пров. по кит. картѣ изд. 1918 г., для Гиринск.—по кит. офиц. источникамъ.			По сборн. Мин. Земл. и Торговли.	По офиц. даннымъ.	По А. П. Болобану.		По П. Н. Меньшикову	По сборн. Мин. Земл. и Торговли.	По офиц. даннымъ.	По офиц. даннымъ.	По вѣдом. облагаемыхъ земель.	По исчисл. Экономич. Бюро.	По П. Н. Меньшикову	По сборн. мин. Земл. и Торговли.	По офиц. даннымъ.	По А. П. Болобану.	По П. Н. Меньшикову	По исчисл. почтоваго вѣдомства.	По офиц. даннымъ.	По офиц. даннымъ.			По исчисл. Экономич. Бюро.	Средній общ. сборъ (считая по 50 и 55 пуд. съ 1 шана).	Средняя потребность.				Средній избытокъ.
																									Муж.	Жен.	Всего.			На сѣм. (сч. по 2 пуда на 1 шанъ).	На продов. (по 35 пуд. на 1 душу).	На кормъ (по 6 пуд. на 1 шанъ).	Всего.	
		1914			1918—1919			1917	1919	1918	1911	1914	1917	1918—19	1919	1920	1921	1914	1917	1919	1911	1914	1919	1919	1919			1921						
		Кв. в.	Кв. ли.	Тыс ш	Кв. в.	Кв. ли.	Тыс. ш	ТЫСЯЧИ ШАНЪ										ЕДИНИЦЫ.			ТЫСЯЧИ ДУШЪ.								МИЛЛІОНЫ ПУДОВЪ.					
	V. Бодунэскій.																																	
33	Тай-лай	15.837	54.445	2.540	16.291	55.775	2.510	151,7	330,0	—	—	55,3	27,1	60,0	—	107,9	110,0	4.028	4.394	—	—	46,4	42,6	41,2	23,6	16,8	40,4	60,0	5,5	0,2	2,1	0,7	3,0	2,5
34	Да-лай	3.176	10.914	491	4.624	15.860	714	137,5	136,0	—	150,0	153,1	72,7	(234,0)	—	100,0	200,0	6.973	7.835	—	85,0	59,1	11,5	74,0	42,7	35,2	77,9	120,0	10,0	0,4	4,2	1,2	5,8	4,2
35	Чжао-чжоу	8.292	28.500	1.283	8.934	30.644	1.379	110,5	486,0	—	160,0	301,5	182,4	(729,0)	—	285,0	400,0	17.166	15.944	—	70,0	158,6	208,9	208,9	113,2	94,2	207,4	270,0	20,0	0.8	9,5	2.4	12,7	7,3
36	Фу-юй	6.147	21.210	954	6.102	20.930	942	13,0	13,0	250,0	360,0	330,0	354,7	354,7	354,7	—	400,0	50.441	28.454	56.627	373.0	355,8	49,0	—	201,6	166,2	367,8	400,0	20,0	0,8	14,0	2,4	17,2	2,8
		33.452	115.069	5.268	35.921	123.209	5.545	412,7	965,0	—	770,0	839,9	636,9	1.377,7	—	—	1.110,0	78.608	56.627	—	528,0	619,9	312,0	—	381,1	312,4	693,5	850,0	55,5	2,2	29,8	6,7	38,7	16,8
	VI. Южной линіи.																																	
37	Шуанъ-чэнъ	4.625	15.900	716	11.997	41.150	1.852	—	—	400,0	480,0	326,7	348,4	347,9	326,7	—	500,0	46.446	53.766	53.059	424,9	378,0	40,2	—	254,4	211,5	465,9	500,0	27,5	1,1	17,5	3,4	22,0	5,5
38	У-чанъ	6.500	22.000	990	14.125	48.450	2.180	10,0	10,0	150	257,0	249,5	166,9	162,0	159,0	—	260,0	34.381	7.663	32.694	241,4	265,0	251,9	—	117,3	96,9	214,2	275,0	13,0	0,5	9,6	1,6	11,7	1,3
39	Юй-шу	4.650	16.000	720	5.714	19.600	882	—	—	450,0	420,0	418,1	425,4	426,1	430,4	—	500,0	57.001	18.140	69.693	498,9	358,4	21,6	—	266,1	195,7	461,8	500,0*)	27,5	1,1	17,5	3,4	22,0	5,5
40	Дэ-хуй	3.500	12.020	541	3.504	12.020	541	—	—	—	176,0	190,0	189,4	190,2	190,2	—	300,0	32.008	22.488	31.026	248,5	333,6	1,8	—	160,9	154,1	315,0	350,0	17,0	0,7	12,3	2,0	15,0	2,0
41	Нунь-ань	4.000	13.800	621	4.023	13.800	621	2,3	2,3	370,0	335,0	419,9	217,1	221,3	379,4	—	400,0	36.000	35.786	36.186	431,7	407,0	362,0	—	178,1	139,4	317,5	400,0	20,0	0,8	14,0	2,4	17,2	2,8
		23.275	79.720	3.588	39.363	135.020	6.076	12,3	12,3	1.370,0	1 668,0	1.604,2	1.347,2	1.347,5	1.485,7	—	1.960,0	205.836	137.843	222.658	1.845,7	1.742,0	677,5	—	976,8	797,6	1.774,4	2.025,0	105,0	4,2	70,9	12,8	87,9	17,1
	VII. Восточной линіи.																																	
42	А-чэнъ	2.327	8.000	360	3.802	13.040	587	71,2	81,8	—	155,0	164,4	119,0	130,7	118,9	—	200,0	21.276	16.452	34.222	175,9	151,7	20,5	—	148,6	57,4	206,0	250,0	11,0	0,4	8,1	1.2	9,7	1,3
43	Тунъ-бинъ	8.500	28.870	1.299	18.804	64.500	2.903	3,3	22,0	—	—	157,2	70,6	71,9	70,1	—	250,0	(21.000)	14.287	22.566	94,0	155,0	22,0	—	76,6	57,5	134,1	175,0	12,5	0,5	6,1	1,5	8,1	4,4
44	Нинъ-ань	14.801	51.068	2.298	20.966	69.512	3.128	152,5	132,9	50,0	140,0	162,0	201,1	187,1	199,3	—	220,0	23.500	11.629	13.831	111,6	157,3	13,2	—	54,6	46,5	101,1	150,0	11,0	0,4	5,3	1,4	7,1	3,9
45	Му-линь	5.240	18.000	810	9.096	31.200	1.404	8,4	8,2	—	9,0	14,8	8,8	9,0	16,1	—	30,0	3.250	1.730	2.432	7,5	12,2	1,6	—	8,9	6,8	15,7	25,0	1,5	0,1	0,9	0,2	1,2	0,3
46	Ми-шань	16.220	56.000	2.520	11.662	40.000	1.800	808,7	358,1	—	—	21,0	33,4	33,4	40,6	—	70,0	1.278	4.309	5.302	(8,0)	17,1	37,1	—	30,8	17,3	48,1	65,0	3,5	0,1	2,3	0,4	2,8	0,7
		47.068	161.938	7.287	63.630	218.252	9.822	1.044,1	603,0	—	304,0	519,7	432,9	432,1	445,0	—	770,0	70.304	48.407	78.353	397,0	493,3	94,1	—	319,5	185.5	505,0	645,0	39,3	1,5	22,7	4,7	28,9	10,6
	Итого	372.435	1.280.707	57.723	500.853	1.718.137	77.316	12.462,3	—	(3.990,0)	5.528,1	6.760,4	6.272,6	—	—	—	9,370	—	622.138	—	5.071,4	5.376,3	3.520,6	—	3.610,7	2.721,1	6.331,8	8.222	479,0	19,3	288,2	58,25	365,75	113,25
	Въ томъ числѣ:																																	
	а) по 28 уѣзд. Хэйл. провинціи	258.458	888.553	40.076	332.701	1.141.166	51.351	8.841,9	—	(1.780,0)	2.569,5	3.822,8	3.671,0	—	—	—	5.294,0	—	317.683	—	1.995,3	2.326,5	1.848,4	—	1.630,0	1.263,2	2.893,2	3.960,0	264,7	10,75	138,8	32,4	181,95	82,75
	б) 18 уѣзд. Гиринск. провинціи	113.977	392.154	17.647	168.152	576.971	25.965	3.620,4	—	(2.210,0)	2.858,6	2.937,6	2.601,6	—	2.748,8	—	4.076,0	—	304.455	464.551	3.076,1	3.049,8	1.672,2	—	1.980,7	1.457,9	3.438,6	4.262,0	214,3	8,55	149,4	25,85	183,8	30,5

---

*) По позднѣйшимъ даннымъ не менѣе 600.000 душъ (см. 3-е приложеніе).

Приложеніе 2-е
къ главамъ I, II и IV.

Цифровыя данныя по остальнымъ уѣздамъ Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій.

Районы и уѣзды.	ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ.						Нераспах. земли.	
	По исчисленіямъ П. Н. Меньшикова.			Для Хэйлунцзянской провинціи по китайской картѣ изданія 1918 г., для Гиринской пров. по китайск. офиц. источникамъ.			По сборн. Министерства Земледѣлія и Торговли.	По офиц. даннымъ.
	1914			1918—1919			1917	1919
	Кв. вер	Кв. ли.	Тыс. шанъ	Кв. вер.	Кв. ли.	Тыс. шанъ	Тыс. шанъ	Тыс. шанъ
Хэйлунцзянская провинція:								
1. Мо-хэ	61.100	210.000	9.450	46.499	159.492	7.177	30,0	—
2. Ху-ма	46.550	160.000	7.200	19.553	67.067	3.018	29,4	—
3. Ай-хунь	32.000	110.000	4.950	18.591	64.110	2.885	150,4	—
4. У-юнь	72.725	260.000	11.700	35.057	120.245	5.411	—	—
5. Ло-бэй				21.107	72.397	3.258	1.097,4	—
6. Суй-дунъ							62.708,1	—
7. Со-лунь	—	—	—	10.292	35.302	1.589	—	—
8. Ци-гань	—	—	—	161.152	552.751	21.874	—	—
9. Ху-лунь	—	—	—				—	—
10. Лу-бинь	—	—	—				—	—
11. Ши-вэй	—	—	—				—	—
	212.375	740.000	33.300	312.351	1.071.364	48.212	64.015,2	—
Гиринская провинція:								
1. Цзи-линь	7.560	26.000	1.170	22.364	65.200	2.934,00	7,0	—
2. Чанъ-линъ	5.072	17.500	788	5.976	17.424	784,08	147,4	49,9
3. Чанъ-чунь	5.480	18.900	850	9.741	28.400	1.278,00	—	—
4. Шу-лань	4.400	15.300	689	15.641	45.600	2.052,00	4,2	4,7
5. Шуанъ-янъ	2.660	9.200	414	4.519	13.175	592,88	—	—
6. И-тунъ	5.690	19.500	877	5.461	15.922	716,40	0,7	0,5
7. Пань-ши	3.410	11.700	527	9.472	27.614	1.242,63	—	—
8. Хуа-дянь	6.400	22.000	990	9.433	27.500	1.237,50	43,9	60,6
9. Мэн-цзянъ	4.525	15.600	702	6.483	18.900	850,50	104,3	42,5
10. Э-му	6.000	20.000	900	10.920	31.837	1.432,66	382,2	20,3
11. Дунь-хуа	4.900	16.890	760	6.596	19.229	865,31	25,0	21,2
12. Ванъ-цинъ	6.780	23.300	1.048	8.258	24.075	1.083,37	2,3	2,8
13. Янь-цзи	8.070	27.800	1.251	8.052	23.475	1.056,38	—	941,9
14. Хэ-лунъ	5.240	18.100	815	5.780	16.850	758,25	10,9	2,5
15. Хунь-чунь	4.415	15.200	684	5.246	15.295	688,27	9,8	10,4
16. Дунъ-нинъ	8.415	29.035	1.307	11.722	34.176	1.537,92	—	7,0
17. Суй-юань	9.100	31.300	1.408	20.511	59.800	2.691,00	1.719,0	1.584,5
18. Жао-хэ	7.050	24.500	1.103	13.446	39.200	1.764,00	240,2	195,0
19. Ху-линъ	7.900	27.000	1.215	15.418	44.950	2.022,75	3.160,2	284,6
20. Тун-цзянъ	13.400	46.000	2.070	18.453	53.800	2.421,00	516,4	516,4
21. Бао-цинъ	—	—	—	21.609	63.000	2.835,00	412,0	358,0
	126.467	434.825	19.568	235.101	685.422	30.205,99	6.783,0	4.102,8

Районы и уѣзды.	Посѣвная площадь.			Число сельскихъ хозяйствъ.			НАСЕЛЕНІЕ.				
	По П. Н. Меньшикову.	По сборн. Мин. Землед. и Торговли.	По офиц. даннымъ.	По П. Н. Меньшикову.	По сборн. Мин. Землед. и Торговли.	По офиц. даннымъ.	По П. Н. Меньшикову.	По исчислен. Почтоваго Вѣдом.	По офиціальнымъ даннымъ.		
									Мужч.	Женщ.	Всего.
	1914	1917	1919	1914	1917	1919	1914	1919	1919		
	Тысячи шанъ.			Единицы.			Тысячи душъ.				
Хэйлунцзянская провинція:											
1. Мо-хэ	0,1	0,1	—	—	12	—	7,2	1,3	0,3	0,1	0,4
2. Ху-ма	5,0	2,5	—	144	143	—	11,2	1,5	2,1	0,5	2,6
3. Ай-хунь	26,9	39,1	—	9.509	3.856	—	36,0	22,0	13,5	10,3	23,8
4. У-юнь	—	—	—	—	—	—	—	1,2	0,8	0,1	0,9
5. Ло-бэй	6,4	1,8	—	1.400	808	—	10,0	3,8	5,7	1,2	6,9
6. Суй-дунъ	—	1,9	—	—	1.653	—	—	1,3	4,5	2.5	7,0
7. Со-лунь	—	—	—	—	—	—	—	1,4	0,4	0,2	0,6
8. Ци-гань	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9. Ху-лунь	—	—	—	—	—	—	—	32,9	—	—	—
10. Лу-бинь	—	—	—	—	—	—	—	19,7	—	—	—
11. Ши-вэй	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	38,4	45,4	—	11.053	6.472	—	64,4	85,1	27,3	14,9	42,2
Гиринская провинція:											
1. Цзи-линь	259,8	290,7	368,8	67.051	29.319	102.087	644,2	540,2	287,3	245,0	532,3
2. Чанъ-линъ	111,5	154,5	44,2	16.999	13.471	20.977	100,8	132,5	82,5	73,8	156,3
3. Чанъ-чунь	261,3	258,6	268,6	83.764	34.834	84.775	612,9	147,4	256.1	220,7	476,8
4. Шу-лань	123,2	121,2	125,6	27.715	10.620	22.510	189,1	4,0	110,2	88,6	198,8
5. Шуанъ-янъ	115,8	139,5	139,5	27.169	7.311	27.170	233,7	274,5	141,4	127,1	268,5
6. И-тунъ	261,3	227,7	238,1	40.376	26.139	38.137	313,1	35,0	177,6	152,3	329,9
7. Пань-ши	326,5	118,7	118,7	30.075	25.319	29.269	165,2	161,3	112,4	84,7	197,1
8. Хуа-дянь	52,7	52,0	56,5	10.293	16.941	21.719	61,2	—	84,1	52,8	136,9
9. Мэн-цзянъ	22,0	20,9	59,4	2.101	3.655	2.728	10,9	14,1	6,2	3,5	9,7
10. Э-му	52,2	419,5	36,5	8.466	2.557	7.913	37,6	46,2	27,4	21,1	48,5
11. Дунь-хуа	53,3	66,5	61,2	5.576	8.113	7.575	31,6	43,6	26,3	17,6	43,9
12. Ванъ-цинъ	9,9	20,4	22,6	3.381	4.796	5.319	10,6	4,4	7,7	4,2	11,9
13. Янь-цзи	170,2	155,8	80,3	18.094	22.390	25.252	105,1	144,7	79,5	65,1	144,6
14. Хэ-лунъ	29,7	43,9	43,9	12.398	16.650	16.351	59,9	139,0	6,5	3,0	9,5
15. Хунь-чунь	40,1	36,5	38,0	6.884	6.311	9.258	39,8	7,2	27,3	22,5	49,8
16. Дунъ-нинъ	20,0	21,0	22,0	1.746	2.583	4.947	14,1	31,0	15,1	6,4	21,5
17. Суй-юань	0,1	0,1	0,14	160	171	612	1,5	1,5	1,8	0,3	2,1
18. Жао-хэ	3,0	1,9	3,0	190	516	415	2,4	8,4	2,8	0,5	3,3
19. Ху-линъ	1,6	5,2	6,0	569	935	1.256	5,0	9,2	3,6	1,2	4,8
20. Тун-цзянъ	2,0	6,0	6,0	—	962	1.199	6,5	5,8	4,6	2,1	6,7
21. Бао-цинъ	—	8,1	8,3	—	850	1.712	—	1,4	7,1	3,3	10,4
	1.916,2	2.168,8	1.747,34	353.307	234.442	431.181	2.154,2	1.751,4	1.467,5	1.195,8	2.663,3

Приложенiе 3-е
къ главамъ I, II и IV.

Источники цифровыхъ данныхъ.

I. Общая площадь.

Наиболѣе надежнымъ источникомъ данныхъ объ общей площади Хэйлунцзянской и Гиринской провинцiй большинствомъ изслѣдователей признается извѣстный 2-томный трудъ («Сѣверная Маньчжурiя. Отчетъ по командировкѣ агентовъ Коммерческой Части Кит. Вост. жел. дор. П. Н. Меньшикова, П. Н. Смольникова и А. И. Чиркова въ 1914 и 1915 гг.». Т. 1-й—Гиринская провинцiя. Т. 2-й—Хэйлунцзянская провинцiя), изданный въ 1916 г. Коммерческой Частью Кит. Вост. жел. дор.

Площадь обѣихъ провинцiй опредѣляется этимъ источникомъ въ такихъ размѣрахъ:

Хэйлунцзянская (безъ Барги)	470,833 кв. версты.
Гиринская	240,464 » »
Итого . . .	711,297 кв. верстъ.

Такъ какъ со времени этого изслѣдованiя въ Хэйлунцзянской провинцiи было образовано много новыхъ уѣздовъ, вслѣдствiе чего произошла значительная передвижка внутреннихъ административныхъ границъ провинцiи, то явилась необходимость получить болѣе современныя данныя о площадяхъ отдѣльныхъ уѣздовъ. Экономическое Бюро воспользовалось для этой цѣли упомянутымъ въ текстѣ главы атласомъ провинцiи, изданнымъ въ 1918 году мѣстнымъ Главнымъ Межевымъ и Колонизацiоннымъ Управленiемъ (Цинъ-чжанъ-цзянь чжао-кэнь цзунъ-цзюй). Промѣрка планиметромъ границъ уѣздовъ по сводной картѣ этого атласа дала общую площадь Хэйлунцзянской провинцiи безъ новаго уѣзда Со-лунь въ 473,608 кв. верстъ и Барги съ Солунемъ въ 171,444 кв. в. Такимъ образомъ, въ отношенiи этой провинцiи данныя обоихъ указанныхъ источниковъ почти совпали.

Экономическое Бюро озаботилось полученiемъ болѣе современныхъ свѣдѣнiй о площадяхъ уѣздовъ и по Гиринской провинцiи. Представленныя администрацiей послѣдней данныя опредѣляютъ общую площадь этой провинцiи въ 1.262.393 кв. ли, т.-е. въ 403.253 кв. верстъ, или на 67,7% болѣе, чѣмъ даетъ указанный трудъ П. Н. Меньшикова. Тщательный анализъ представленныхъ данныхъ по отдѣльнымъ уѣздамъ убѣждаетъ въ наличiи въ нихъ многихъ несомнѣнныхъ преувеличенiй (напримѣръ, по уѣздамъ Бинь-сянь, Шуанъ-чэнъ, У-чанъ, Тунъ-бинь, Му-линь и друг.).

Японскіе источники («Economic History of Manchuria») опредѣляютъ площадь Гиринской провинціи въ меньшей, чѣмъ даже П. Н. Меньшиковъ, величинѣ, именно въ 218,000 кв. верстъ.

Для настоящей работы нами приняты данныя слѣдующихъ источниковъ:

Для Хэйлунцзянской провинціи—результаты измѣренія планиметромъ китайской карты 1918 г.	473,608	кв. вер.
Для Гиринской провинціи по уѣзду Бинь-цзянъ—офиціальныя китайскія данныя	1,076	» »
Для остальныхъ уѣздовъ этой провинціи—данныя труда П. Н. Меньшикова	240,026	» »
Итого по обѣимъ провиніямъ	714,710	кв. вер.
Для Барги по картѣ 1918 г.	171,444	» »

На основаніи этихъ данныхъ и построены расчеты въ текстѣ, въ таблицахъ и картограммахъ.

II. Не распаханныя земли.

Использованы три источника:

1. «Статистическій отчетъ Статистическаго Отдѣленія Общаго Отдѣла Министерства Земледѣлія и Торговли» за 6-й годъ Китайской республики (Ди-лю-цы Нунъ-шанъ-тунъ-цзи-бяо. Нунъ-шанъ-бу цзунъ-у-тинъ тунъ-цзи-кэ). Пекинъ 1920 г. Въ немъ имѣются данныя по всѣмъ уѣздамъ обѣихъ провинцій.

2. «Офиціальный Вѣстникъ Промышленности Хэйлунцзянской провинціи» за 1919 г. Изданіе Редакціоннаго отдѣла Департамента Промышленности этой провинціи. (Хэй-лунъ-цзянъ Ши-ѣ-гунъ-бао. Хэй-лунъ-цзянъ ши-ѣ-тинъ бянь-цзи-чу). Изъ семи вышедшихъ выпусковъ этого изданія въ распоряженіи Экономическаго Бюро имѣлось 6 (за исключеніемъ 1-го), въ которыхъ имѣлись данныя лишь по уѣздамъ Цицикарскаго, Аньдинскаго и Бодунэскаго районовъ.

3. Офиціальныя данныя за 1919 г., полученныя Экономическимъ Бюро отъ административныхъ органовъ Гиринской провинціи,—по всѣмъ уѣздамъ этой провинціи.

Всѣ эти источники не претендуютъ на точность и даютъ лишь очень приблизительныя данныя; но, за отсутствіемъ какихъ-либо провѣрочныхъ матеріаловъ, отъ внесенія коррективовъ пришлось отказаться.

Использованъ, главнымъ образомъ, первый изъ указанныхъ источниковъ.

III. Посѣвная плошадь.

Въ сводныхъ таблицахъ приведены данныя слѣдующихъ источниковъ:

1. Для 1908 г.—изъ труда А. П. Болобана: «Земледѣліе и хлѣбопромышленность Сѣверной Маньчжуріи». Харбинъ. 1909 г. Цифровыя данныя не полны и порой внушаютъ сомнѣнія.

2. Для 1911 г.—изъ «Отчета» того же автора по обслѣдованію районовъ Хэйлунцзянской, Гиринской и Мукденской провинцій, тяготѣющихъ въ Кит. Вост. жел. дор. въ земледѣльческомъ и хлѣбопромышленномъ отношеніяхъ. Харбинъ. 1912 г.

3. Для 1914 г.—изъ упомянутаго труда П. Н. Меньшикова, П. Н. Смольникова и А. И. Чиркова.

4. Для 1917 г.—изъ упомянутаго «Отчета» Министерства Земледѣлія и Торговли.

5. Для 1918–1919 гг.—изъ упомянутаго «Офиціальнаго Вѣстника» Промышленности Хэйлунцзянской провинціи по уѣздамъ Цицикарскаго, Аньдинскаго и Бодунэскаго районовъ (1919 г.) и изъ полученныхъ Экономическимъ Бюро отъ административныхъ органовъ Гиринской провинціи данныхъ по уѣздамъ этой провинціи (1918 г.).

6. Для 1919 г.—изъ полученныхъ Экономическимъ Бюро данныхъ послѣдняго источника по тѣмъ же уѣздамъ.

7. Для 1920 г.—изъ офиціальной вѣдомости облагаемыхъ земель по уѣздамъ Хэйлунцзянской провинціи.

Даже бѣглый просмотръ всѣхъ этихъ данныхъ по отдѣльнымъ уѣздамъ убѣждаетъ, что китайскіе источники большею частью сильно преуменьшаютъ размѣры посѣвной площади; особенно это замѣтно по уѣздамъ Гиринской провинціи, гдѣ межевыя работы прошли съ меньшимъ успѣхомъ. Въ качествѣ примѣра можно привести уѣздъ Бинь-сянь. Вторичное изслѣдованіе А. П. Болобана зарегистрировало для этого уѣзда еще въ 1911 г., т.-е. 10 лѣтъ назадъ, посѣвную площадь въ 225,000 шанъ. Китайскіе источники сохраняютъ этотъ размѣръ посѣвовъ и для 1919 г. Между тѣмъ, уѣздъ за указанный періодъ усиленно заселялся, что подтверждаютъ и сами китайскіе источники, показывая для 1919 г. 430.5 тыс. душъ обоего пола противъ 263.8 тыс. душъ въ 1911 г. (увеличеніе на 63%). Что же получится, если принять на вѣру китайскіе источники? Показываемая ими для 1919 года посѣвная площадь можетъ дать средній валовой урожай (50 пуд.×225.000) въ 11,25 милл. пуд., или 26 пудовъ на душу исчисляемаго тѣми же источниками за тотъ же годъ населенія, численность котораго, какъ увидимъ ниже, тоже, въ свою очередь, преуменьшена. Этого количества далеко не хватило бы даже на продовольствіе, не говоря уже объ обсѣмененіи и кормахъ, между тѣмъ уѣздъ не только удовлетворяетъ всѣ свои потребности, но и даетъ значительные избытки хлѣбовъ. Такимъ образомъ, и тотъ, и другой путь анализа убѣждаютъ въ наличіи несомнѣннаго и весьма значительнаго преуменьшенія здѣсь размѣровъ посѣвной площади.

Въ большей или меньшей степени то же самое необходимо сказать почти о всѣхъ уѣздахъ Гиринской провинціи и нѣкоторыхъ—Хэйлунцзянской.

Не представляютъ исключенія изъ этого даже старые уѣзды съ ихъ уже давно остановившимся заселеніемъ. Съ начала введенія поземельнаго налога каждый владѣлецъ, естественно, стремился показать меньшее количество удобной—слѣдовательно, и засѣянной—земли. Данная имъ однажды преуменьшенная цифра продолжала обычно фигурировать изъ года въ годъ, несмотря на то, что въ силу поднятія цѣнности земли и увеличенія густоты населенія размѣры посѣвовъ значительно возрастали за счетъ распашки менѣе удобныхъ и болѣе удаленныхъ отъ транспортныхъ путей земель. Типичнымъ примѣромъ можетъ служить уѣздъ Шуанъ-чэнъ. Со времени изслѣдованія П. Н. Меньшикова, офиціальные источники ежегодно даютъ для него почти одну и ту же цифру посѣвовъ, колеблющуюся въ предѣлахъ 326—348 тысячъ шанъ. Между тѣмъ, при произведенномъ Экономическимъ Бюро лѣтомъ 1921 года изслѣдованіи мѣстные коммерческіе круги высказались, что, хотя за послѣднія 10 лѣтъ массоваго вселенія въ уѣздъ и не было, все же посѣвная площадь неуклонно возрастала, такъ какъ постепенно распахивались маньчжурскія и малоудобныя земли; въ настоящее время посѣвная площадь не менѣе 500,000 шанъ. Эта цифра, несомнѣнно, болѣе соотвѣтствуетъ фактическимъ хлѣбнымъ оборотамъ уѣзда, чѣмъ офиціальныя данныя.

Весьма возможно, что это преуменьшеніе еще болѣе увеличивалось сохранившимся въ нѣкоторыхъ районахъ, особенно въ Гиринской провинціи, счетомъ не на малые казенные шаны (около 1,600 кв. саженъ), а на большіе (около 2,000 кв. саж.).

Все это вынудило Экономическое Бюро заняться тщательнымъ сопоставленіемъ всѣхъ прямыхъ и косвенныхъ данныхъ о посѣвныхъ площадяхъ по каждому уѣзду въ отдѣльности. При этомъ, кромѣ указанныхъ источниковъ, были использованы: а) данныя предпринятаго Экономическимъ Бюро анкетнаго изслѣдованія, бланки котораго были разосланы администраціи уѣздовъ и коммерческимъ обществамъ (къ моменту написанія этого отвѣты были получены изъ 20 уѣздовъ); б) матеріалы произведеннаго тѣмъ же Бюро лѣтомъ 1921 года экспедиціоннаго изслѣдованія района вліянія Китайской Восточной желѣзной дороги, и в) болѣе или менѣе отрывочныя данныя изъ разныхъ другихъ источниковъ.

На основаніи этой кропотливой работы и исчислены величины посѣвной площади 1921 года.

IV. Число сельскихъ хозяйствъ.

Источники:

1. Для 1914 г.—трудъ П. Н. Меньшикова и др.
2. Для 1917 г.—«Отчетъ» Министерства Земледѣлія и Торговли.
3. Для 1919 г.—полученныя Экономическимъ Бюро данныя административныхъ органовъ Гиринской провинціи (только по уѣздамъ этой провинціи).

Данныя второго источника отличаются крайнимъ преуменьшеніемъ. Не вполнѣ достовѣрны и офиціальныя цифры для 1919 года по Гиринской провинціи.

V. Населеніе.

Источники:

Для 1911 года—«Отчетъ» А. П. Болобана.

Для 1914 года—трудъ П. Н. Меньшикова и др.

Для 1919 года—1) въ большинствѣ случаевъ явно недостовѣрныя исчисленія Почтоваго Вѣдомства, заимствованныя изъ «China Year Book» за 1921 г.;

2) по уѣздамъ Цицикарскаго, Аньдинскаго и Бодунэскаго районовъ упомянутый «Офиціальный Вѣстникъ Промышленности Хэйлунцзянской провинціи» и 3) полученныя Экономическимъ Бюро данныя административныхъ органовъ—по уѣздамъ обѣихъ провинцій.

На-ряду съ преуменьшеніемъ посѣвныхъ площадей всѣ китайскіе источники, какъ общее правило, преуменьшаютъ и численность населенія. Это объясняется двоякаго рода причинами. Европейскій опытъ показалъ, что одинъ полицейскій учетъ, даже и хорошо поставленный, но не основанный на твердыхъ данныхъ повторяющихся время-отъ-времени научно организованныхъ переписей, не можетъ дать вѣрнаго количества населенія. Особенно это необходимо сказать о мѣстностяхъ съ развитымъ механическимъ передвиженіемъ населенія. Всѣ эти условія имѣютъ тѣмъ большее значеніе для Сѣверной Маньчжуріи. Переписей въ европейскомъ смыслѣ этого слова здѣсь никогда не производилось. Полицейскій учетъ поставленъ очень примитивно, пріемы его не отличаются единообразіемъ, порой производится приблизительно учетъ не населенія, а лишь числа хозяйствъ; статистической регистраціи рождаемости и смертности не ведется и такъ далѣе. Вдобавокъ Сѣверная Маньчжурія—какъ-разъ представляетъ страну съ очень развитымъ вселеніемъ извнѣ и съ внутренней передвижкой населенія съ юга на сѣверъ. Учетъ же этихъ явленій полицейскимъ путемъ представляетъ непреодолимыя трудности даже для самыхъ культурныхъ странъ съ первоклассным административнымъ аппаратомъ.

Къ этимъ общимъ причинамъ систематическаго недоучета населенія присоединяется вліяніе специфически китайскихъ традицій—считать лишь взрослое или даже трудоспособное населеніе, нижніе предѣлы котораго въ одномъ уѣздѣ опредѣляются 16-лѣтнимъ возрастомъ, въ другомъ—12-лѣтнимъ, въ третьемъ—еще болѣе низкимъ, а верхніе—то 60-лѣтнимъ, то инымъ; при чемъ недоучетъ женскаго пола сказывается, повидимому, еще сильнѣе, чѣмъ мужского. Видимо, неодинаковъ по качеству также учетъ китайскаго и туземнаго населенія. Вдобавокъ всѣ эти минусы мѣстной регистраціи населенія не однородны не только въ пространствѣ (въ различныхъ уѣздахъ), но и во времени, такъ какъ смѣна мѣстной администраціи ведетъ иногда и къ измѣненію пріемовъ учета.

Въ то время какъ недоучетъ посѣвныхъ площадей наблюдается въ особенности въ уѣздахъ Гиринской провинціи, недоучетъ населенія особенно значительные размѣры имѣетъ въ Хэйлунцзянской. Это объясняется отчасти ея меньшей заселенностью, ея большимъ пространственнымъ протяженіемъ, ея сравнительной административной молодостью, но, главнымъ образомъ, вліяніемъ не могущаго быть учтеннымъ полицейскимъ путемъ постояннаго вселенія извнѣ.

Все это вынудило и по отношенію количества населенія на описываемой территоріи продѣлать ту же кропотливую работу пересмотра данныхъ по каждому уѣзду, что и по отношенію посѣвныхъ площадей. Использованіе тѣхъ же матеріаловъ дало возможность установить приблизительное количество населенія для 1921 года въ земледѣльческихъ уѣздахъ, тяготѣющихъ къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Имѣя въ виду вышеуказанныя особенности китайскихъ источниковъ, посмотримъ, что они говорятъ о населеніи Маньчжуріи за прошлое время.

Въ статьѣ А. П. Болобана «Будущее Маньчжуріи» («Вѣстникъ Азіи» 1911 г., № 9) приведена слѣдующая справка по этому вопросу.

«Китайское Правительство въ Маньчжуріи съ 1749 по 1802 годы производило перепись 10 разъ, но разновременно и въ разныхъ мѣстностяхъ Маньчжуріи.

Въ 1749 году населеніе Маньчжуріи исчислялось въ 46.511 душъ, въ 1802 году оно достигло 165.542 души. Въ 1882 году въ Мукденской провинціи было 4.240.000 душъ, въ 1887 году въ Хэйлунцзянской 408.000 д. и въ 1891 году въ Гиринской 1.063.317 душъ. Что же касается самаго послѣдняго времени, то по переписи китайскихъ властей въ 1908 г. населеніе Маньчжуріи исчислялось въ такихъ цифрахъ:

Мукденская провинція	1.602.055	семей	10.155.680	душъ,
Гиринская »	566.956	»	4.222.292	»
Хэйлунцзянская провинція . . .	213.090	»	1.455.657	»
Всего . .	2.382.101	сем.	15.833.629	душъ».

Въ вышеупомянутомъ трудѣ П. Н. Меньшикова и др. для 1914 г. даются такія величины (безъ дѣтей до 16 лѣтъ):

Гиринская провинція	5.617.088	душъ.
Хэйлунцзянская »	2.461.814	»
Всего.	8,078.902	души.

По статитическимъ даннымъ Общества Южно-Маньчжурской жел. дороги, изложеннымъ въ книгѣ «Economic History of Manchuria», населеніе Гиринской провинціи исчисляется въ 5.638.700 душъ и Хэйлунцзянской —2.494.000 душъ, что очень близко къ даннымъ П. Н. Меньшикова.

Въ томъ же японскомъ источникѣ имѣется указаніе, что въ 1916 г. населеніе Хэйлунцзянской и Гиринской провинцій исчислялось цифрою въ 7.835.430 душъ, а средній ежегодный приростъ населенія этихъ провинцій составлялъ 333.000 человѣкъ. Если основываться на этой величинѣ прироста, то къ 1921 г. населеніе Сѣверной Маньчжуріи должно быть исчисленно цифрою около 10 милл. душъ обоего пола.

Всѣ эти данныя базируются на китайскихъ источникахъ, которые не учитываютъ малолѣтнихъ (П. Н. Меньшиковъ это прямо и оговариваетъ). По исчисленіямъ Экономическаго Бюро, все населеніе Сѣверной Маньчжуріи въ 1921 г. выражалось въ такихъ числахъ:

Гиринская провинція	7.512.000	душъ обоего пола.
Хэйлунцзянская »	4.180.000	» » »
Барга	50.000	» » »
Всего	11.742.000	душъ обоего пола.

При этомъ есть основанія думать, что цифры эти скорѣе нѣсколько преуменьшены противъ дѣйствительности, чѣмъ преувеличены.

Единичное подтвержденіе этому получено Экономическимъ Бюро уже послѣ напечатанія большей части настоящаго изданія—въ видѣ данныхъ по уѣзду Юй-шу, Гиринской провинціи. Офиціальные источники насчитывали здѣсь въ 1911 году—358.400 душъ и въ 1915 году—461.800 душъ населенія. Бюро приняло цифру 500.000 душъ. Между тѣмъ, въ 1921 году здѣсь былъ произведенъ административный учетъ населенія, при чемъ были приняты во вниманіе и нетрудоспособные элементы, въ томъ числѣ и дѣти. Результаты получились:

Мужчинъ	327.814
Женщинъ	246.539
Всего	574.353
Въ томъ числѣ дѣтей до 15 лѣтъ	123.383

Такъ какъ и при этомъ исчисленіи неизбѣженъ былъ нѣкоторый недоучетъ, то можно думать, что населенія въ уѣздѣ не менѣе 600.000 душъ обоего пола.

VI. Урожайность.

При всѣхъ расчетахъ нормой *средней* урожайности съ 1 шана принята величина 50 пудовъ, за исключеніемъ уѣздомъ—Бинь-сянь, Шуанъ-чэнъ, Юй-шу, Дэ-хуй и А-чэнъ, гдѣ средній сборъ исчисленъ изъ расчета 55 пудовъ. На самомъ дѣлѣ, конечно, размѣръ средняго урожая въ большей мѣрѣ варьируетъ по отдѣльнымъ районамъ, въ зависимости отъ ихъ почвенныхъ и климатическихъ условій и отчасти отъ степени интенсивности полеводства. Въ частности, можно думать, что, въ общемъ, урожай нѣсколько *ниже* средней нормы по всей описываемой территоріи—въ Цицикарскомъ районѣ, юго-западныхъ уѣздахъ (Линь-дянь, Ань-да) Аньдинскаго района и на западѣ Бодунэскаго района—и *выше* въ большинствѣ уѣздовъ старой колонизаціи; возможно, что кромѣ вышеуказанныхъ, онъ выше въ Суй-хуа, Ху-лань, Ба-янь, Фу-юй и нѣкоторыхъ другихъ. Къ сожалѣнію, отсутствіе правильно организованной текущей урожайной статистики не позволяетъ съ увѣренностью установить болѣе дифференцированныя нормы средняго сбора.

VII. Потребленіе хлѣбовъ.

Какъ указано въ текстѣ главы о земледѣліи, для учета годового потребленія хлѣбовъ были приняты слѣдующія нормы:

непосредственно на продовольствіе	27,5 пуд.
и на масло и ханшинъ	7,5 »
а всего	35,0 пуд. на 1 душу.

На самомъ дѣлѣ расходъ хлѣбовъ на масло и ханшинъ выражается, повидимому, въ меньшихъ величинахъ, едва ли превышающихъ 5—6 пуд. на 1 душу. Однако, въ виду указаннаго выше возможнаго недоучета населенія и невозможности достаточно точно учесть расходъ зерна на кормъ скоту, представилось болѣе цѣлесообразнымъ воспользоваться этой нѣсколько преувеличенной нормой—для избѣжанія еще болѣе серьезныхъ ошибокъ въ исчисленіяхъ общей потребности въ хлѣбахъ и ихъ избытковъ.

Конечно, эта ревизія данныхъ мѣстныхъ административныхъ источниковъ не претендуетъ на результаты, равноцѣнные итогамъ научно организованной всеобщей переписи населенія и посѣвныхъ площадей. Она является лишь попыткой внести необходимыя для практическихъ цѣлей поправки въ противорѣчивый хаосъ мѣстныхъ данныхъ. Принять послѣднія на вѣру безъ всякаго критическаго отношенія было совершенно невозможно. Это доказывается слѣдующимъ простымъ расчетомъ, выполненнымъ по отношенію 46 земледѣльческихъ уѣздовъ обѣихъ провинцій, тяготѣющихъ къ Кит. Вост. жел. дорогѣ, при чемъ и количество посѣвовъ, и численность населенія приняты по послѣднимъ китайскимъ даннымъ:

Территоріи.	Посѣвная площадь 1919 г. (Для Хэйлунцзянск. 1917 г.).	Населеніе 1919 г.	Средній общій сборъ (считая по 50 пуд. на шанъ).	Средняя годовая потребность.			Средній ежегодный избытокъ (+) или недостатокъ (—)	Въ дѣйствительности избытокъ былъ не менѣе.
				На сѣмена и корм. (по 8 п. на 1 шанъ).	На продовольствіе, ханшинъ и масло (35 п. на душу).	Всего.		
	Тыс. шанъ.	Тыс. душъ.	Милліоны пудовъ.					
28 уѣздовъ Хэйлунцзянской провинціи	3.671,0	2.893,2	183,6	29,4	101,3	130,7	+52,9	70,0
18 уѣздовъ Гиринской провинціи	2.748,8	3.438,6	137,4	22,0	120,3	142,3	— 4,9	25,0
Итого	6.419,8	3.331,8	321,0	51,4	221,6	273,0	+48,0	95,0

Такимъ образомъ, руководствуясь мѣстными офиціальными данными, мы получили бы для 1919 года средній товарный хлѣбный избытокъ по уѣздамъ Хэйлунцзянской провинціи въ 50 милл. пудовъ—вмѣсто дѣйствительнаго избытка того времени 70 милл. пудсвъ, а по уѣздамъ Гиринской обнаружили бы потребность во ввозѣ около 5 милл. пудовъ—вмѣсто фактическаго избытка минимумъ въ 25 милл. пудовъ.

Приложенiе 4-е
къ отдѣлу «Хлѣбныя цѣны».

Среднiя мѣсячныя цѣны

по еженедѣльнымъ котировкамъ харбинской биржи.

Годы.	Валюта	Пшеница за пудъ Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	Іюль	Августъ	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Средняя годовая цѣна.
1907 . . .	Зол.коп.	—	—	—	—	—	—	74	67	69	66	61	61	—
1908 . . .	»	63	72	73	69	70	72	74	71	69	56	58	62	67.4
1909 . . .	»	66	74	74	80	84	85	80	60	59	59	59	63	70.3
1910 . . .	»	66	71	63	63	57	51	52	69	66	62	63	64	62.3
1911 . . .	»	67	68	64	63	61	61	68	70	77	76	77	79	69.3
	Циц. дяо	3.5	3.6	3.4	3.4	3.3	3.3	3.7	3.9	4.4	4.4	4.3	4	3.8
1912 . . .	Зол.коп.	97	100	102	116	124	112	90	106	103	101	99	94	103.7
	Циц. дяо	5.1	5.5	5.9	7.1	8.4	7.7	5.9	6.9	7.1	5.9	6.1	6.5	6.5
1913 . . .	Зол.коп.	98	102	96	96	98	108	105	89	82	82	84	81	93.4
	Циц. дяо	8.6	9.0	8.1	8.9	9.8	11.7	11.6	9.7	11.2	10.1	9.8	8.3	9.6
1914 . . .	Зол.коп.	81	75	74	70	69	68	72	76	66	60	—	75	72.0
	Циц. дяо	9.9	9.8	10.8	12.0	14.6	13.2	13.1	16	14.9	13·7	—	11.6	12·7
1915 . . .	Сены	75	91	91	87	92	79	65	75	78	84	101	94	84.6
	Циц. дяо	12.8	18.8	18.0	19.2	20.4	14.5	12.3	15.0	14.0	14.3	15.4	16.7	16
1916 . . .	Сены	98	93	80	78	70	77	70	72	69	85	89	80	80.1
	Циц. дяо	17.5	18.4	15.8	16.7	14.7	14.8	12.1	10.5	10.1	10.8	11.4	12.3	13.8
1917 . . .	Сены	82	82	89	92	100	91	82	126	109	85	98	113	96.0
	Циц. дяо	14.4	12.8	15	15.8	17	16.1	15.1	20.6	24.1	29.6	20.8	22.3	18.6
1918 . . .	Сены	105	124	101	89	113	88	86	109	116	91	71	72	97.1
	Центы	76	87	69	61	78	55	52	76	66	58	43	43	64
	Циц. дяо	23.5	22.6	24.2	25	25.4	23.2	22	22.6	22.3	22.5	20.6	21.0	22.9
1919 . . .	Сены	73	69	57	56	49	49	58	72	74	94	120	109	73.3
	Центы	40	41	37	36	29	26	31	41	37	47	50	43	38
	Циц. дяо	19	16.6	19.8	28.0	26.8	22.4	29.3	36.7	23.7	30.6	36.3	26.3	26.3
1920 . . .	Сены	118	133	125	106	101	105	122	116	130	127	109	77	114.1
	Центы	49	55	55	51	61	72	83	73	87	95	87	70	70
	Циц. дяо	21.1	27.5	39.1	35	42.3	51.7	54.7	41.3	46.2	45.8	44.5	42.8	41
1921 . . .	Сены	78	93	103	100	98	114	125	134	164	176	158	174	126.4
	Центы	71	91	111	103	98	113	124	132	149	150	142	151	120
	Циц. дяо	51.2	62.4	68.1	71.2	69.8	80.7	83.0	85.2	106.1	105.8	102.2	103.3	82.4
Ср.1908-21 г.	Золото	83.3	89	85.1	83.2	84.7	83.0	82.0	88.9	90.1	88.4	89.8	88.3	86.3
» 1911-21 г.	Циц. дяо	17	18.8	20.7	22	23	23.6	23.9	24.5	25.8	26.7	27.1	25	23.4
» 1918-21 г.	Центы	59	68.5	68	62.8	66.5	66.5	72.5	80.5	84.8	87.5	80.5	76.8	72.8

Годы.	Валюта	Бобы за пудъ Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	Іюль	Августъ	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Средняя годовая цѣна.
1907 . . .	Зол.коп.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	48	45	—
1908 . . .	»	41	50	42	38	36	30	30	25	23	22	20	18	31.3
1909 . . .	»	—	29	30	34	43	50	—	—	—	44	52	58	42.5
1910 . . .	»	60	62	67	70	63	58	58	64	57	51	50	50	59.8
1911 . . .	»	56	55	55	56	56	58	61	—	—	63	60	62	58.9
	Циц. дяо	2.9	2.9	2.9	3.0	3.0	3.2	3.4	3.4	3.6	3.6	3.3	3.1	3.2
1912 . . .	Зол.коп.	68	66	64	73	75	72	71	—	—	67	61	60	68.9
	Циц. дяо	3.6	3.6	3.7	4.5	5.1	5.0	4.7	4.6	4.8	3.9	3.8	4.1	4.3
1913 . . .	Зол.коп.	63	66	67	72	72	72	72	75	65	70	67	72	69.4
	Циц. дяо	5.5	5.8	5.6	6.7	7.2	7.8	7.9	8.2	8.9	8.6	7.8	7.3	7.3
1914 . . .	Зол.коп.	73	72	72	75	77	78	78	60	59	45	—	31	63.2
	Циц. дяо	8.9	9.4	10.5	12.9	16.3	15.1	14.1	12.7	13.3	10.2	7.3	4.8	11.3
1915 . . .	Сены	37	39	36	38	42	37	34	43	42	43	56	56	42
	Циц. дяо	6.3	8.1	7.1	8.4	9.3	6.8	6.4	8.6	7.5	7.3	8.3	9.9	7.8
1916 . . .	Сены	65	66	61	66	66	66	69	82	82	71	71	63	69
	Циц. дяо	11.6	13.0	12	14.1	13.9	12.7	11.9	12	12	9	9.1	9.7	11.75
1917 . . .	Сены	59	54	55	63	73	72	70	95	97	65	69	60	70.2
	Циц. дяо	10.4	8.4	9.3	10.8	12.4	12.3	14.7	15.5	21.4	22.7	14.7	11.9	13.7
1918 . . .	Сены	65	73	63	56	61	54	45	72	60	56	51	51	59
	Центы	47	51	43	38	42	33	27	50	34	36	31	30	39
	Циц. дяо	14.6	13.3	15.1	15.7	13.7	14.3	11.5	14.9	11.5	13.9	14.8	14.9	14
1919 . . .	Сены	51	51	38	39	48	54	60	67	71	84	118	118	66.6
	Центы	28	30	24	25	28	29	32	38	36	42	49	46	34
	Циц. дяо	13.3	12.2	13.2	19.5	26.3	24.7	30.3	34.1	22.7	27.3	35.7	28.4	24
1920 . . .	Сены	160	171	139	114	99	78	89	86	76	77	69	48	100.1
	Центы	66	70	61	55	60	53	61	54	51	57	55	44	57
	Циц. дяо	28.6	35.4	43.4	37.6	41.4	38.4	39.9	30.6	27.0	27.8	28.2	26.6	33.7
1921 . . .	Сены	45	50	54	58	72	76	86	89	101	116	99	102	79.0
	Центы	41	49	58	60	72	75	85	87	91	100	89	89	75
	Циц. дяо	29.5	33.5	35.7	41.3	51.3	53.8	57.1	56.6	65.3	69.7	64	60.5	51.5
Ср.1908-21 г.	Золото	64.8	61.6	60.2	60.9	63.0	61.0	63.3	68.6	66.5	62.4	62.9	60.6	63.2
» 1911-21 г.	Циц. дяо	12.3	13.2	14.4	15.9	18.8	17.7	18.4	18.3	18	18.6	17.9	16.5	16.7
» 1918-21 г.	Центы	45.5	50	46.5	44.5	50.5	47.5	51.3	57.3	53	58.8	56	52.3	51.1

Годы.	Валюта	Гаолянъ за пудъ Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	Іюль	Августъ	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Средняя годовая цѣна.
1907 . . .	Зол.коп.	—	—	—	—	—	—	—	—	47	38	36	39	—
1908 . . .	»	43	50	52	53	58	60	64	45	41	39	38	38	48.4
1909 . . .	»	55	53	50	50	45	35	27	—	28	32	37	41	41.2
1910 . . .	»	39	40	37	37	36	32	30	30	40	39	38	41	36.6
1911 . . .	»	43	43	43	45	45	43	46	51	56	47	48	53	46.9
	Циц. дяо	2.2	2.3	2.3	2.4	2.4	2.3	2.5	2.8	3.2	2.7	2.7	2.7	2.5
1912 . . .	Зол.коп.	63	66	67	68	71	72	70	65	—	69	61	61	66.7
	Циц. дяо	3.3	3.6	3.9	4.2	4.8	5	4.6	4.2	4.6	4	3.8	4.2	4.2
1913 . . .	Зол.коп.	60	54	53	49	50	52	55	54	54	53	54	59	53.9
	Циц. дяо	5.3	4.8	4.5	4.5	5.0	5.7	6.0	5.9	7.4	6.5	6.3	6	5.7
1914 . . .	Зол.коп.	60	58	58	59	59	59	67	63	47	39	—	31	52.9
	Циц. дяо	7.3	7.5	8.5	10.1	12.5	11.4	12.2	13.3	10.6	8.9	6.7	4.8	9.5
1915 . . .	Сены	32	35	35	34	35	34	30	30	31	34	47	48	35.4
	Циц. дяо	5.4	7·2	6.9	7.5	7.8	6.2	5.7	6.0	5.5	5.8	7.0	8.5	6.6
1916 . . .	Сены	48	51	52	52	53	55	53	—	—	41	38	41	50.1
	Циц. дяо	8.6	10.1	10.3	11.1	11.1	10.6	9.2	8.0	9.1	5.2	4.9	6.3	8.7
1917 . . .	Сены	41	46	46	42	40	41	38	37	36	28	35	41	39.25
	Циц. дяо	7.2	7.2	7.7	7.2	6.8	7.0	7.0	6.0	8.0	9.8	7.4	8.1	7.45
1918 . . .	Сены	53	62	57	69	62	52	59	71	74	—	52	44	58.8
	Центы	38	43	39	47	48	32	35	51	42	31	31	27	38
	Циц. дяо	11.9	11.3	13.7	19.4	13.9	13.7	15.1	15.3	14.2	11.9	15.1	12.8	14
1919 . . .	Сены	46	42	33	27	—	26	54	—	61	—	—	—	50.7
	Центы	25	25	21	17	—	14	29	—	31	—	—	—	(23)
	Циц. дяо	12.0	10.1	11.5	13.5	14.8	11.9	27.2	29	19.5	22.8	25.7	—	18.1
1920 . . .	Сены	85	125	115	—	75	88	100	90	90	79	71	52	88.75
	Центы	35	51	50	—	45	60	68	57	60	59	56	47	(54)
	Циц. дяо	15.2	25.8	35.9	31.4	31.4	43.3	44.8	32.1	32.0	28.5	29.0	28.9	32.4
1921 . . .	Сены	49	48	50	48	47	51	51	53	59	63	61	59	53.25
	Центы	45	47	54	49	47	50	50	52	54	54	55	51	51
	Циц. дяо	32.2	32.2	33.1	34.2	33.5	36.1	33.9	33.7	38.2	37.9	39.5	35.0	35.0
Ср.1908-21 г.	Золото	50.5	55.2	53.4	52.0	50.2	50	53.1	54.1	53.3	48.6	50	49.2	51.6
» 1911-21 г.	Циц. дяо	10.1	11.1	12.6	13.2	13.1	13.9	15.3	14.2	13.9	13.1	13.5	11.7	14.2
» 1918-21 г.	Центы	35.8	41.5	41	37.5	45	39	46.5	53.3	46.8	48	47.3	41.7	43.6

Населеніе полосы отчужденія Кит. Вост. жел. дор.

на 1921 годъ, по даннымъ Земельнаго Отдѣла К. В. ж. д.

Наименованіе станцій.	Количество жителей.	Наименованіе станцій.	Количество жителей.
1. Харбинъ съ пригородами	165.857	Раз. Салтаново	74
2. Западная линія:		Бухэду	4.570
Маньчжурія	24.990	Раз. Хориголъ	66
Разъѣздъ № 1 Абагайтуй	14	» Дебей-Дергалъ	57
Чжалайноръ	767	Баримъ	290
Чжалайнорскія копи	2.025	Халасу	131
Цаганъ	447	Чжаланьтунь	1.199
Хорхонтэ	266	Чингисъ-Ханъ	55
Ваньгунъ	73	Няньцзышань	136
Угуноръ	40	Турчиха	47
Хайларъ	7.149	Раз. Гершево	18
Хакэ	62	Хурхура	96
Чжаромтэ	155	Фуляэрди	1.694
Якэши	988	Цицикаръ	4.951
Мяньдухэ	916	Яньтуньтунь	90
Унуръ	223	Сяохаоцзы	727
Хорго	91	Ламадяньцзы	210
Иректэ	380	Сарту	104
Хинганъ	501	Раз. Пыльный	6
Раз. Касиново	21	» Баютино	10
» Мутный	15	Аньда	9.906
» Холмы	12	Раз. № 53	6
» Безводный	8	» № 54	12
» Закрытый	11	» № 55	20
» Степной	11	» № 56	14
» Равнина	13	» № 58	14
» Мергель	11	» № 59	16
» Высокій	12	» № 60	7
» Петля	96		

Наименованіе станцій.	Количество жителей.
Раз № 62	36
» Темной	7
Ушптюга	5
Сунъ	1.015
Раз. Горлосъ	14
Маньгоу	4.106
Раз Лучко	7
» Лимудянъ	7
Дуйциньшань	762
Итого населенія Западной линіи	69.782

3. Восточная линія.

Наименованіе станцій.	Количество жителей.
Раз. Ченгаузъ	64
Чепъ	14
Ашихэ	462
Раз. Тайягоу	47
Эрцендяньцзы	820
Раз. Известковый	79
Сяолинъ	61
Раз. Эрдахэцзы	37
Маоэршань	90
Раз. Хунхузскій	35
» Новый	118
Уцзими	86
Уцзимихэ	151
» Якуни	37
Имяньпо	11.571
Раз. Самохвалово	50
Вейшахэ	1.763
Раз. Яблоня	182
Шитоухэцзы	422
Гаолиньцзы	67
Раз. Лидахэцзы	44
Раз. Сарахэцзы	53
Ханьдаохэцзы	5.024
Раз. Сандаводи	68
Шаньши	250
Раз. Шихо	43
» Отто	11
Хайлинъ	2.397
Раз. Лагу	8
Муданьцзянъ	1.039
Раз. Эхо	1.599
» Лишній	19
Модаоши	351
Раз. Подгорный	21
» Нагорный	21
» Тоннель	20
Даймагоу	221
Раз. Засада	22
Пеллинцхэ	46
Плывучій	34
Полуказарма на 1249 в.	10
Мулинь	2.736
Раз. Ильинскій	28
» Сочинцза	49
Мацяохэ	440
Раз. Зеленый Долъ	18
» Ломихэ	37
Вѣтка бр. Поповыхъ	2.458
Тайпинлинъ	83
Раз. Тифенбахъ	27
Силиньхэ	124
Сяосуйфынъ	743
Пограничная	8.414
Итого населенія Восточной линіи	42.614

Наименованіе станцій.	Количество жителей.	Наименованіе станцій.	Количество жителей.
4. Южная линія.		Бухай	90
Раз. Юговичъ	25	Мейшацзы	176
Уцзя	119	Іоманхэ	56
Шуанченпу	486	Куаньченцзы	3.705
Цайцзягоу	303		
Санъ-Чахэ	525	Итого населенія Южной линіи	9.972
Таолайчжао	514		
Раз. Лаошаогоу	54		
Поселокъ Лаошаогоу	526	Всего населенія въ полосѣ отчужденія Кит.-Вост. жел. дор.	288.225
Яомынь	3.393		

Примѣчаніе. Цифры этой таблицы преуменьшены, такъ какъ въ нихъ учтено лишь постоянно живущее при станціяхъ населеніе.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ОПЕЧАТКИ.

Страница.	Строка.	Напечатано.	Должно быть.
VIII	3-я снизу	672	670
VIII	1-я снизу	674	670
16	10-я сверху	гольцы	гольды
21	9-я сверху	552	537
51	Въ таблицѣ 2-я сверху	2.743	2.753
53	2-я снизу	8.310.000 шанъ	8.380.000 шанъ
54	12-я сверху	22.063.000 шанъ	21.833.000 шанъ
54	12-я сверху	14.708.000	14.628 000.
54	14-я сверху	17.149.000 шанъ	16.919.000 шанъ
55	Таблица. Графа «Общее количество сельскихъ хозяйствъ»	—	*)
67	—	—	*) Необходимо имѣть въ виду, что довольно распространеннымъ терминомъ «мицза» обозначаются различныя разновидности «шуцзы».
76	Таблица. 1 сверху	5,3	10,2
76	Таблица. 2 сверху	10,4	9,5
79	18-я снизу	50	55
100	24-я снизу	25	26
106	11-я сверху	около ло	около 10
108	9-я сверху	Ю-шуй-сянь	Юй-шу-сянь
118	7-я снизу	шицзы	шуцзы
130	20-я снизу	промежуточныя	промежуточныя фирмы
138	9—10 сверху	въ нѣкоторыхъ	въ нѣкоторые годы
139	8-я сверху	іюнь—сентябрь	іюль—сентябрь
139	9-я сверху	октябрь—ноябрь	октябрь—декабрь
156	13-я сверху	пятнадцатому	ближайшему пятнадцатому
159	16-я снизу	зерна	хлѣба
160	14-я сверху	англійская	англійскія
163	2-я сверху	образомъ	образомъ (милл. пудовъ):
164	22-я снизу	1.850	1.860
164	17-я снизу	2.982	2.582
164	6-я снизу	9.913	9.882
179	20-я снизу	26,9	26,3
205	10-я снизу	1120	1920
205	9-я снизу	1121	1921
205	9-я снизу	10.476	14.476
220	15-я снизу	10% 10%	90% 10%
224	5-я снизу	13.290	13.920
343	6-я снизу	Діаграмма № 39	Діаграмма № 39а
354	11-я сверху	сосна	ель и сосна
359	Таблица. 1-я снизу	21,45 коп.	21 руб. 45 коп.
383	4-я сверху	въ нижнемъ	въ среднемъ
390	2-я сверху	внизъ	вверхъ
404	9-я снизу	5	7
418	7-я сверху	статистикѣ	статикѣ
419	31-я сверху	сверху внизъ	снизу вверхъ
428	16-я сверху	въ срединѣ 1921 года	въ срединѣ января 1922 года
439	Таблица Харбинъ-Старый	39,6	30,6

Страница.	Строка.	Напечатано.	Должно быть.
483	Примѣчаніе къ таблицѣ		*) Въ этой таблицѣ, какъ и въ таблицахъ на стр. 487, 492, 494, вывозъ на сосѣднія дороги показанъ со включеніемъ отправки передаточныхъ станцій.
483	1-я снизу	36.253.72	36.253.723
505	8-я снизу	Скандинавскіе острова	Скандинавскія страны
507	Таблица 0/0 грузовъ съ прочихъ станц. 1-я сверху	10	100.
530	12-я снизу	колблющемуся	колеблющемуся.
536	20-я снизу	торгово-промышленныхъ банковъ	торгово-промышленныхъ предпріятій банковъ
544	5-я сверху	происходящее	происходящія
555	14-я снизу	характеренъ для Сѣверной Маньчжуріи	характеренъ для банковъ Сѣверной Маньчжуріи
574	3-я снизу	прыжокъ	притокъ
585	3-я сверху	Лѣсной матеріалъ 5.079	Дрова 5.072
2-я таблица.			
»	4-я сверху	Дрова	Лѣсной матеріалъ
»	5-я сверху камень	3.827	3.768
»	6-я сверху известь	2.230	2.330
»	9-я сверху мануфактура	1.916	1916, 1917, 1919
»	11-я сверху сахаръ	Всѣ предшеств., кромѣ 1920 г.	Всѣ предшеств., кромѣ 1915, 1916, 1918, 1920
»	12-я сверху фрукты	1917	1916
»	14-я сверху жел. издѣлія	1912, 1916	1912, 1914, 1915, 1916, 1917, 1919
»	15-я сверху овощи	Всѣ предшеств., кромѣ 1911 г.	Всѣ предшеств., кромѣ 1911, 1920
»	19-я сверху бумага	1915, 1916, 1917	1915, 1916, 1919
»	28-я сверху прочіе грузы	3.031	2.997
594	1-я сверху	25, 820; 27.718; 46.175;	35.820; 37.718; 56.175;
1-я таблица.			
»	9-я сверху	883; 38.483; 24.811; 24.880; 952; 64.411.	882; 39.482; 24.819; 24.888; 951; 63 419
598	13-я сверху	уголь каменный, сѣно	уголь каменный
599	15-я снизу	отразилъ	отразили
603	12-я сверху	дали отправки	дало прибытіе
607	3-я сверху	Мясной товаръ	Мясной товаръ и животныя въ пудахъ
608	13-я сверху	сборовъ	сборовъ пошлинъ
659	21-я снизу	подтверждается	объясняется
675	4—5 сверху	четыре	четыре періода:
676	15-я снизу	$^1/_7$	$^1/_5$
679	7-я снизу	$^1/_{50}$—$^1/_{70}$	$^1/_{50}$—$^1/_{75}$
684	8-я снизу	$^1/_{10}$	$^1/_{14}$
685	5-я снизу		Пять послѣднихъ строкъ отъ словъ «слѣдуетъ отмѣтить» читать не въ текстѣ, а какъ примѣчаніе къ предъидущему 3-ему періоду.
688	16-я сверху	II категорія	III категорія
688	17-я сверху	III категорія	II категорія
691	12-я снизу	К.-В.-Ю.-М. 1	К.-В.-Ю.-М 5
Приложенія: II—III	3. Нунь-цзянъ Общ. площадь.	256.866	256.886.

Страница.	Строка.	Напечатано.	Должно быть.
II—III	7. Линь-дянь. Посѣвная площадь 1920 г.	12,5	72,5
II—III	18. Суй-хуа. Населеніе. Женщинъ. 1919 г.	21,9	91,9
II—III	27. Бинь-сянь. Посѣвн. площадь. 1917 г.	452,3	152,3
II—III	31. Хуа-чуань Общая площадь. кв. в.	6.527	6.627
IV—V	33. Тай-лай Общая площ. кв. в.	16.291	16.261
IV—V	42. А-чэнъ Населеніе 1921 г.	250,0	230,0
IV—V	44. Нинъ-ань Общая площадь кв. в.	20.966	20.266
IV—V	Итогъ района Восточной линіи.	39,3	39,5
VI—VII	3. Ай-хунь Общая площадь кв. в.	18.591	18.691
VI—VII	12. Ванъ-цинъ Населеніе. 1914 г.	10,9	19,9
VI—VII	Итогъ по Гиринской провинціи. Населеніе 1914 г.	2.154,2	2.654,2

Страница.	Строка.	Напечатано.	Должно быть.
594 1-я таблица	9-я сверху	883; 38.600; 39.483; 69; 24.811; 24.880; 952; 64.411	983; 38.599; 39.582; 4.122; 20.666; 24.788; 5.105; 59.265

Страница.	Строка.	Напечатано.	Должно быть.
483	Примѣчаніе къ таблицѣ		*) Въ этой таблицѣ, какъ и въ таблицахъ на стр. 487, 492, 494, вывозъ на сосѣднія дороги показанъ со включеніемъ отправки передаточныхъ станцій.
483	1-я снизу	36.253.72	36.253.723
505	8-я снизу	Скандинавскіе острова	Скандинавскія страны
507	Таблица 0/0 грузовъ съ прочихъ станц. 1-я сверху	10	100.
530	12-я снизу	колблющемуся	колеблющемуся.
536	20-я снизу	торгово-промышленныхъ банковъ	торгово-промышленныхъ предпріятій банковъ
544	5-я сверху	происходящее	происходящія
555	14-я снизу	характеренъ для Сѣверной Маньчжуріи	характеренъ для банковъ Сѣверной Маньчжуріи
574	3-я снизу	прыжокъ	притокъ
585	3-я сверху	Лѣсной матеріалъ 5.079	Дрова 5.072
2-я таблица.			
›	4-я сверху	Дрова	Лѣсной матеріалъ
›	5-я сверху камень	3.827	3.768
›	6-я сверху известь	2.230	2.330
›	9-я сверху мануфактура	1.916	1916, 1917, 1919
›	11-я сверху сахаръ	Всѣ предшеств., кромѣ 1920 г.	Всѣ предшеств., кромѣ 1915, 1916, 1918, 1920
›	12-я сверху фрукты	1917	1916
›	14-я сверху [illegible]	[illegible]	[illegible]
	прочіе грузы	3.031	2.997
594	1-я сверху	25, 820; 27.718; 46.175;	35.820; 37.718; 56.175;
1-я таблица.			
›	9-я сверху	883; 38.483; 24.811; 24.880; 952; 64.411.	882; 39.482; 24.819; 24.888; 951; 63.419
598	13-я сверху	уголь каменный, сѣно	уголь каменный
599	15-я снизу	отразилъ	отразили
603	12-я сверху	дали отправки	дало прибытіе
607	3-я сверху	Мясной товаръ	Мясной товаръ и животныя въ пудахъ
608	13-я сверху	сборовъ	сборовъ пошлинъ
659	21-я снизу	подтверждается	объясняется
675	4—5 сверху	четыре	четыре періода:
676	15-я снизу	$1/7$	$1/5$
679	7-я снизу	$1/50 - 1/70$	$1/50 - 1/75$
684	8-я снизу	$1/10$	$1/14$
685	5-я снизу		Пять послѣднихъ строкъ отъ словъ «слѣдуетъ отмѣтить» читать не въ текстѣ, а какъ примѣчаніе къ предъидущему 3-ему періоду.
688	16-я сверху	II категорія	III категорія
688	17-я сверху	III категорія	II категорія
691	12-я снизу	К.-В.-Ю.-М. 1	К.-В.-Ю.-М 5
Приложенія: II—III	3. Нунь-цзянъ Общ. площадь.	256.866	256.886

Страница.	Строка.	**Напечатано.**	**Должно быть.**
II—III	7. Линь-дянь. Посѣвная площадь 1920 г.	12,5	72,5
II—III	18. Суй-хуа. Населеніе. Женщинъ. 1919 г.	21,9	91,9
II—III	27. Бинь-сянь. Посѣвн. площадь. 1917 г.	452,3	152,3
II—III	31. Хуа-чуань Общая площадь. кв. в.	6.527	6.627
IV—V	33. Тай-лай Общая площ. кв. в.	16.291	16.261
IV—V	42. А-чэнъ Населеніе 1921 г.	250,0	230,0
IV—V	44. Нинъ-ань Общая площадь кв. в.	20.966	20.266
IV—V	Итогъ района Восточной линіи.	39,3	39,5
VI—VII	3. Ай-хунь Общая площадь кв. в.	18.591	18.691
VI—VII	12. Ванъ-цинъ Населеніе. 1914 г.	10,9	19,9
VI—VII	Итогъ по Гиринской провинціи. Населеніе 1914 г.	2.154,2	2.654,2

ТОРГОВЫЙ ДОМЪ

МАЦУУРА и К°.

ГЛАВНАЯ КОНТОРА: ІОКОГАМА, ЯПОНІЯ.

ХАРБИНСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ:

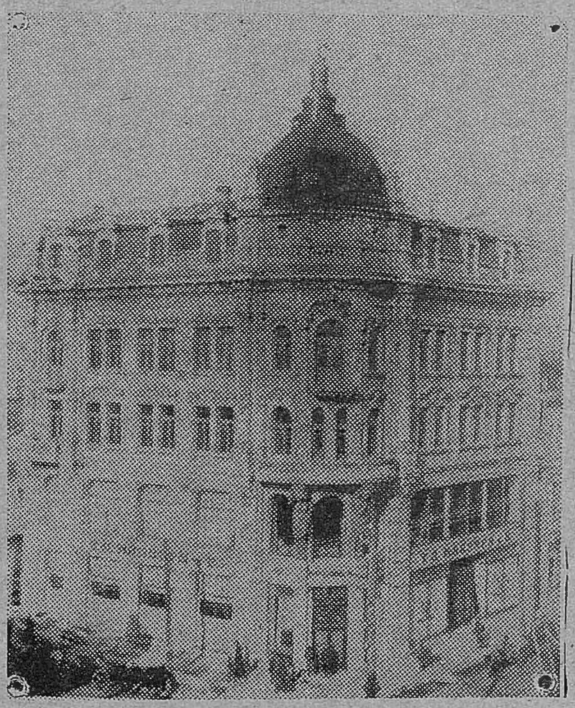
Розничные магазины въ Харбинѣ: Пристань, Китайская улица, собственный домъ.
Новый Городъ, Новоторговая улица.

Всегда имѣетъ слѣдующіе товары:

Шелковые матеріалы собственныхъ фабр. въ Японіи.

Мануфактурные товары англійскихъ, французскихъ и американскихъ фабрикъ.

Галантерейные товары германскихъ фабрикъ.



Модныя отдѣлки.

Бѣлье мужское и дамское.

Чулки.

Носки.

Перчатки.

Французскую парфюмерію.

Игрушки.

ГОТОВОЕ ПЛАТЬЕ

мужское и дамское.

Пріемъ заказовъ: собственныя мастерскія, опытные закройщики.

ШЛЯПЫ дамск. и мужск.

ОБУВЬ.

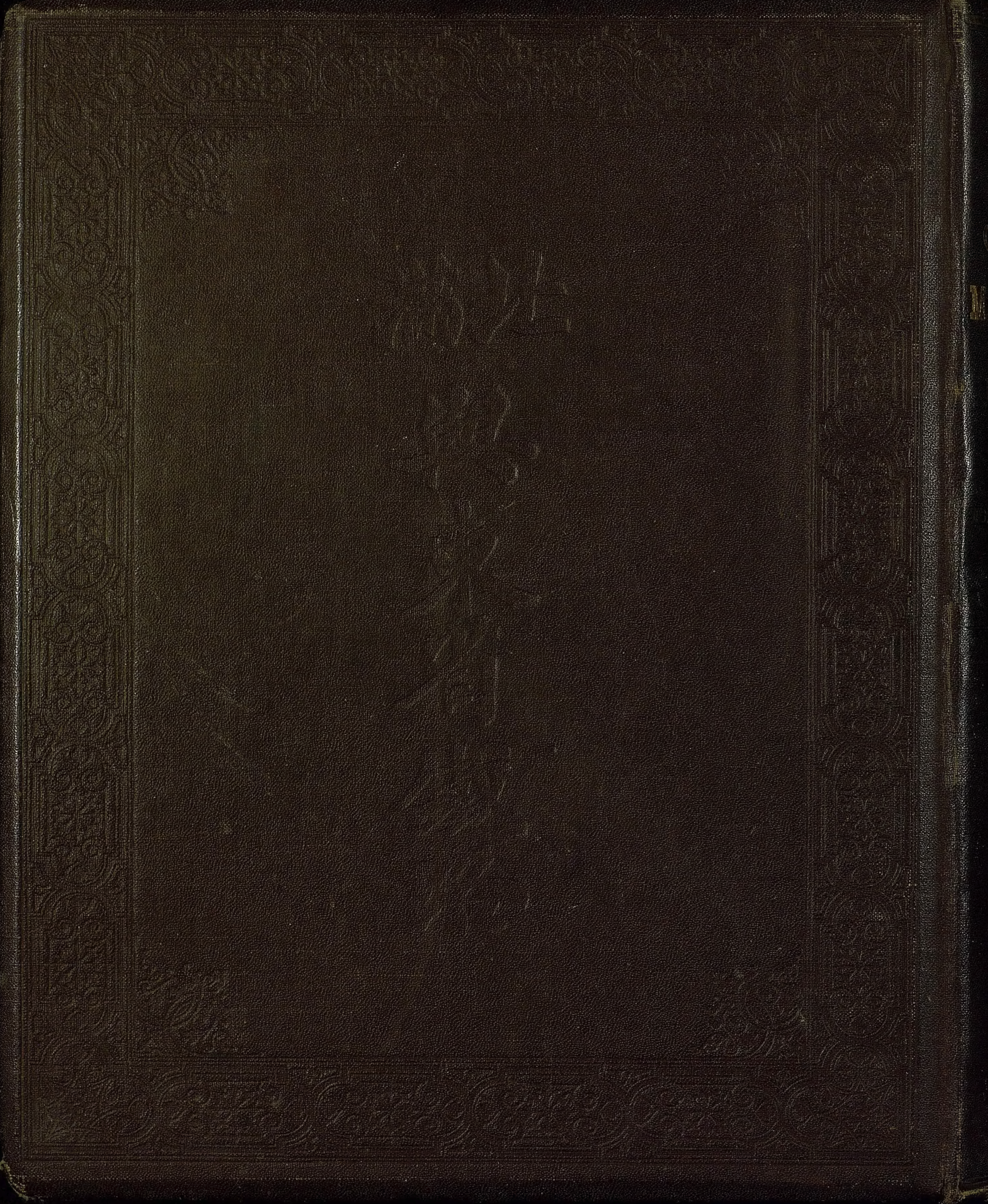
ДОРОЖНЫЯ ВЕЩИ.

北滿與東省鐵路

Перепечатка и переводъ безъ разрѣшенія воспрещаются.

Складъ изданія—Харбинъ, Экономическое Бюро, Комендантскій, № 7. Телеф. 26-25.

Москультторг
Маг. № 26
Цена 20 р. ...... к.
№ квит. 6394

20 —